1372.
15/IV
ЭКЗЕМПЛЯР ЧИТ. ЗАЛА

CCCXXII

МОРСКОЙ

СБОРНИКЪ

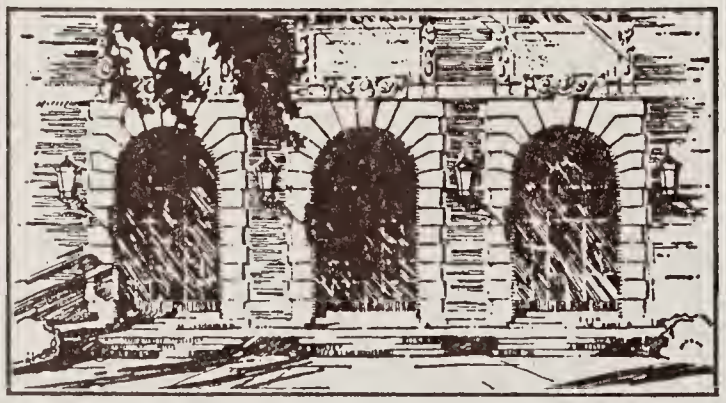
№ 4

АПРѢЛЬ

1904

LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS
AT URBANA-CHAMPAIGN

359.05
MO
1904
no.4-6



ЗКЗЕМПЛЯРЪ ЧИТ. ЗАЛА
1938
ПРОВЕРЕНО

МОРСКОЙ

СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ ПОДЪ НАБЛЮДЕНІЕМЪ

ГЛАВНАГО МОРСКОГО ШТАБА.

Редакторъ — полковникъ П. Вербицкій.

С
321

Томъ CCCXII

№ 4.

АПРѢЛЬ.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Морского Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ.
1904.

РЕГ. ЭКЗ. № 1
10873
ГИБ
ПРОВЕРЕНО

Печатано по распоряженію Главнаго Морского Штаба.

С.-Петербургъ, 31-го марта 1904 г.

359.05
МО
1904
№ 4-6

Оглавленіе

№ 4 „Морского Сборника“ 1904 года.

ОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

Высочайшіе приказы по Морскому вѣдомству 1
Высочайшая награда 6
Пожалованіе иностранныхъ орденовъ. 6
Приказы Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, по Морскому вѣдомству 7
Приказы по Морскому вѣдомству 23
Приказы Управляющаго Морскимъ Министерствомъ . . 29
Циркуляры Главнаго Морского Штаба 31
Циркуляры Морского Техническаго Комитета 36
Списокъ нижнихъ чиновъ флота, погибшихъ во время военныхъ дѣйствій 37

Проектъ измѣненій, дополненій и отмѣны нѣкоторыхъ статей статута ордена Св. Георгія и знака отличія военнаго ордена . . . . . 1—31

НЕОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

Записки Ап. Леонтовича. Черноморскаго флота гардемаринъ **Аполлонъ Леонтовичъ** 1
Безъ парусовъ, но съ рангоутомъ. Н. Фохтъ 25
Кораблестроеніе у насъ и за границею. Лейтенантъ **Г.** фонъ **Шульцъ** 33
Англійскія морскія смѣты на 1904—1905 годъ. Перевелъ **А. де-Л.** 43
Морское воздухоплаваніе во Франціи. Лейтенантъ **М. Н. Большевъ.** 57
О примѣненіи общей балистической діаграммы къ рѣшенію задачъ стрѣльбы. Лейтенантъ **Желѣзновъ** . 91
Опредѣленіе широтъ и долготъ въ морѣ по наблюденію разности азимутовъ двухъ свѣтилъ. Н. Родзевичъ. 103
Лабораторія для испытанія матеріаловъ въ Спеціи. Корабельный инженеръ **А. Титовъ** 121
Психологическіе факторы морскихъ побѣдъ. Перевелъ **В. П.** 139
Хроника военно-морскихъ дѣйствій на Дальнемъ Востокѣ. В. Головачовъ 167

МОРСКАЯ ХРОНИКА.

Военное судостроеніе за границею и иностранные флоты: *Военныя суда, спущенныя на воду въ 1903 г. (1); спускъ англійскаго крейсера Sapphire (4); испытанія англійскаго шлюпа Cadmus (5); англійское водоналивное и пожарное судно Despatch (6); дисциплина въ англійскомъ флотѣ (6); испытанія французскаго броннрованнаго крейсера Gloire (7); спускъ французскихъ подводныхъ лодокъ Bonite и Aigrette (8); распредѣленіе грузовыхъ статей на германскихъ эскадренныхъ броненосцахъ класса Braunschweig (8); спускъ турецкой султанской яхты Ertogrul (9); сѣверо-американскій разборный пароходъ Pontonier (10).* **Несчастные случаи на судахъ:** *Гибель англійской подводной лодки А 1 (12).* **Разныя извѣстія:** *Шаровая лодка Адамъ-Будена (13).*

* * *

БИБЛІОГРАФІЯ.

Семеновъ, В. П. Россія. Полное географическое описаніе нашего отечества. Т. VIII—Киргизскій край. С.-Петербургъ. 1903. **Ю. Ш.** 1

Совѣтовъ, С. Подъемы воды въ Финскомъ заливѣ. С.-Петербургъ. 1903. **Ю. Ш.** 2

Augier, E. Histoire maritime de la France depuis les temps primitifs de la Gaule jusqu á nos jours. Brest. 1902. **В. Ф. Г.** . . 3

Новыя книги. 7

Указатель статей морского и техническаго содержанія въ русскихъ и иностранныхъ повременныхъ изданіяхъ 19

ОБЪЯВЛЕНІЕ

ОБЪ ИЗДАНІИ ЖУРНАЛА

„МОРСКОЙ СБОРНИКЪ“

ВЪ 1904 ГОДУ.

Программа журнала «Морской Сборникъ» въ 1904 году остается прежняя.

Въ офиціальномъ отдѣлѣ будутъ помѣщаться всѣ постановленія и распоряженія правительства, относящіяся до личнаго состава, администраціи и судовъ флота, и всѣ офиціальныя свѣдѣнія, которыя будутъ признаны полезными для сообщенія.

Въ неофиціальномъ отдѣлѣ помѣщаются статьи, непосредственно относящіяся къ различнымъ спеціальностямъ морского дѣла, развивающія какъ теоретическую, такъ и практическую стороны морскихъ знаній.

Въ этомъ же отдѣлѣ, подъ рубрикой «морская хроника», помѣщаются современныя свѣдѣнія о всемъ, что дѣлается по морской части за границею.

«Морской Сборникъ» въ 1904 году будетъ выходить ежемѣсячно, книжками до 18—20 листовъ каждая.

Редакція «Морского Сборника» помѣщается въ зданіи Главнаго Адмиралтейства.

Подписка на полученіе «Морского Сборника» въ 1904 г. принимается въ слѣдующихъ мѣстахъ:—

Въ С.-Петербургѣ—въ редакціи журнала.

Въ Кронштадтѣ—въ конторѣ «Кронштадтскаго Вѣстника».

Въ Севастополѣ, Николаевѣ и Владивостокѣ—при конторахъ этихъ портовъ.

Стоимость годового изданія въ 1904 году.

	Безъ доставки и пересылки.	Съ доставкою въ Россіи.	пересылкою за границу.
Лицамъ Морского вѣдомства .	4 рубля.	5 рублей	6 р. 50 к.
Прочимъ подписчикамъ . . .	5 —	6 —	8 —
Каждая книжка отдѣльно . .	50 коп.	60 коп.	75 коп.

ОБЪЯВЛЕНІЕ.

ЕЖЕМѢСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛЪ

МЕДИЦИНСКІЯ ПРИБАВЛЕНІЯ

КЪ

МОРСКОМУ СБОРНИКУ

будетъ выходить и въ 1904 году книжками отъ 4 до 5 листовъ.

Журналъ посвященъ по преимуществу разработкѣ вопросовъ, имѣющихъ отношеніе къ санитарному состоянію флота.

Достаточно отведено также мѣста и вопросамъ общей и практической медицины.

Подписка принимается въ С.-Петербургѣ, въ Главномъ Адмиралтействѣ, въ Управленіи Главнаго Медицинскаго Инспектора Флота.

ЦѢНА ЗА ГОДОВОЕ ИЗДАНІЕ **4** РУБ. СЪ ПЕРЕСЫЛКОЮ.

О всякой книгѣ, присланной въ редакцію, дѣлается безплатное объявленіе въ слѣдующемъ № журнала.

Завѣдующій редакціей **М. О. Перфильевъ.**

ОБЪЯВЛЕНІЕ.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА НА 1904 ГОДЪ

НА МОРСКУЮ И ГОРОДСКУЮ ГАЗЕТУ

„КРОНШТАДТСКІЙ ВѢСТНИКЪ“

(годъ изданія сорокъ третій).

ГАЗЕТА ВЫХОДИТЪ ТРИ РАЗА ВЪ НЕДѢЛЮ

(Воскресенье, Среда и Пятница).

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА:

Городскимъ съ доставкой:

На 1 годъ .	6 р. — к.	На $^1/_2$ года.	3 р. 25 к.
» 3 мѣс. .	1 » 80 »	» 1 мѣс.	— » 60 »

Городскимъ безъ доставки:

На 1 годъ .	5 р. 50 к.	На $^1/_2$ года.	3 р. — к.
» 3 мѣс. .	1 » 50 »	» 1 мѣс.	— » 50 »

Съ пересылкой иногороднымъ:

На 1 годъ .	7 р. 50 к.	На $^1/_2$ года.	4 р. — к.
» 3 мѣс. .	2 » 25 »	» 1 мѣс.	— » 85 »

За границу на годъ 11 руб., на полгода—6 руб. и на 3 мѣсяца—3 руб.

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ:

Въ КРОНШТАДТѢ: въ конторѣ редакціи.

Въ С.-ПЕТЕРБУРГѢ: въ конторѣ Метцль и К⁰ (Большая Морская, д. 11), въ книжномъ магазинѣ Вольфа (Гостиный дворъ, № 18), въ книжныхъ магазинахъ: Стасюлевича, «Новое Время», Риккера, Березовскаго, Мартынова; и въ Севастополѣ—въ книжномъ магазинѣ Протопоповой.

Вступивъ въ 43-й годъ своего существованія, морская и городская газета «КРОНШТАДТСКІЙ ВѢСТНИКЪ» будетъ, попрежнему, прежде всего служить морскому дѣлу, которому она посвятила свое изданіе, не забывая въ то же время интересовъ и нуждъ Кронштадта—какъ города, военнаго и коммерческаго порта и крѣпости.

Въ газетѣ сотрудничаютъ спеціалисты по всѣмъ отраслямъ морского дѣла.

Въ теченіе года въ газетѣ помѣщаются отчеты о засѣданіяхъ общества морскихъ инженеровъ и множество разныхъ статей научно-техническаго содержанія.

Редакторъ-издатель **Ф. Тимофѣевскій.**

ОБЪЯВЛЕНІЕ.

Открыта подписка на 1904 годъ

НА

ежемѣсячный научно-литературный журналъ съ приложеніями

„МОРЕ и ЕГО ЖИЗНЬ".

ГОДЪ ИЗДАНІЯ ТРЕТІЙ.

Журналъ имѣетъ цѣлью всестороннее ознакомленіе читателей съ моремъ, жизнью въ немъ и на немъ и разработку различныхъ вопросовъ, касающихся нуждъ мореплаванія во всѣхъ его видахъ. Разсказы, стихотворенія, фикціи и воспоминанія изъ морского быта и промысловъ. Статьи спеціальныя о торговыхъ портахъ и водныхъ сообщеніяхъ.

Подписная цѣна за годъ: внутри Имперіи 12 рублей, за границу 15 рублей съ доставкою и пересылкою. Допускается разсрочка.

Подписка принимается у редактора-издателя журнала: С.-Петербургъ, 4 линія, 17 и черезъ посредство книжныхъ магазиновъ.

Редакторъ-издатель,

капитанъ 2-го ранга **Н. Н. Веклемишевъ.**

ОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

ВЫСОЧАЙШІЕ ПРИКАЗЫ

ПО МОРСКОМУ ВѢДОМСТВУ.

О ЧИНАХЪ ВОЕННЫХЪ.

№ 528. С.-Петербургъ, 23-го февраля 1904 года.

Въ воздаяніе геройскаго подвига, оказаннаго крейсеромъ I ранга «Варягъ» и мореходною канонерскою лодкою «Кореецъ» въ бою при Чемульпо 27-го января сего года съ непріятелемъ, значительно превосходившимъ ихъ силою и числомъ, ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ соизволилъ пожаловать:

Крейсера I ранга «Варягъ»: командиру, капитану 1-го ранга **Рудневу 1-му**—*орд. Св. Георгія 4-й степ.* и званіе флигель-адъютанта; старшему офицеру, капитану 2-го ранга **Степанову 3-му**; лейтенантамъ: **Берлингу**, **Зарубаеву** и Евгенію **Беренсу**; мичманамъ: Александру **Шиллингу**, **Черниловскому-Соколъ**, **Лобода**, **Губонину**, **Эйлеру** и **Балку**; корпуса инженеръ-механиковъ флота: помощникамъ старшихъ инженеръ-механиковъ **Лейкову** и **Солдатову** и младшимъ инженеръ-механикамъ **Зорину** и **Спиридонову** и врачамъ: старшему, коллежскому совѣтнику **Храбростину** и младшему, лѣкарю **Банщикову** — *орд. Св. Георгія 4-й степ.*; титулярнымъ совѣтникамъ: содержателю по шкиперской части **Барсукову** и комиссару **Денисову**—*орд. Св. Станислава 3-й степ. съ мечами*, и содержателю по машинной части **Маркелову** — *орд. Св. Анны 3-й степ. съ мечами*; мореходной канонерской лодки «Ко-

реецъ»: капитанамъ 2-го ранга: командиру лодки **Бѣляеву 2-му**—*орд. Св. Георгія 4-й степ.*; старшему офицеру **Засухину** — *орд. Св. Владиміра 4-й степ. съ мечами и бантомъ*; лейтенантамъ: **Степанову 8-му** и **Левитскому**—*орд. Св. Станислава 2-й степ. съ мечами*; мичманамъ: **Бойсману** и **Бутлерову** — *орд. Св. Анны съ надписью «за храбрость»*; **Бирилеву** — *орд. Св. Станислава 3-й степ. съ мечами и бантомъ*; корпуса инженеръ-механиковъ флота младшему инженеръ-механику **Франку** — *орд. Св. Станислава 3-й степ. съ мечами и бантомъ*; младшему врачу, лѣкарю **Меркушеву**—*орд. Св. Станислава 3-й степ. съ мечами.*

Всѣмъ нижнимъ чинамъ этихъ судовъ — *знаки отличія военнаго ордена 4-й степ.*

№ 529. С.-Петербургъ, 23-го февраля 1904 года.

НАЗНАЧАЕТСЯ: помощникъ завѣдывающаго военно-морскимъ ученымъ отдѣломъ Главнаго Морского Штаба, подполковникъ по адмиралтейству **Штенгеръ** — завѣдывающимъ распорядительно-учебною частью того отдѣла.

ОТЧИСЛЯЕТСЯ: капитанъ **Вильчевскій**—отъ должности слѣдователя Кронштадтскаго военно-морского суда.

ПЕРЕВОДИТСЯ: 40-й артиллерійской бригады штабсъ-капитанъ **Дандре**—въ Военно-Морское судебное вѣдомство.

ОПРЕДѢЛЯЮТСЯ *въ службу*: отставной лейтенантъ Владиміръ **Энгельманъ**; состоящіе въ запасѣ флота лейтенанты: Владиміръ **Неупокоевъ** и Константинъ **Тыртовъ**, съ 18-го сего февраля; прапорщики запаса флота по морской части: Василій **Ромашкинъ**, Иванъ **Косоротовъ**, Мартинъ **Заринъ** и Викторъ **Бадровъ** — съ зачисленіемъ по адмиралтейству, первый съ 9-го, а послѣдніе съ 18-го сего февраля.

Исключается изъ списковъ: убитый въ бою подъ Чемульпо на крейсерѣ I ранга «Варягъ», мичманъ графъ **Нирод**ъ.

№ 530. С.-Петербургъ, 1-го марта 1904 года.

НАЗНАЧАЮТСЯ: предсѣдатель Кронштадтскаго военно-морского суда, генералъ-лейтенантъ **Зеленой**; предсѣдатель Севастопольскаго военно-морскоего суда, генералъ-маіоръ **Андреевъ**; судья

временного военно-морского суда, Владивостокскаго порта, генералъ-маіоръ **Книперъ**; судья Кронштадтскаго военно-морского суда, подполковникъ **Александровъ**—первые три предсѣдателями, а послѣдній исправляющимъ должность предсѣдателя портовыхъ призовыхъ судовъ, изъ нихъ **Зеленой** — въ портѣ Императора Александра III, **Андреевъ**—въ Севастополѣ, **Книперъ**—въ портѣ Артуръ и **Александровъ**—въ Владивостокѣ, съ оставленіемъ въ занимаемыхъ должностяхъ; контръ-адмиралъ **Моласъ 2-й**—начальникомъ штаба командующаго флотомъ въ Тихомъ океанѣ, и капитанъ 2-го ранга **Абрамовъ**—завѣдывающимъ миноносцами и ихъ командами 20-го флотскаго экипажа, вмѣсто капитана 2-го ранга **Васильева 2-го**.

ЗАЧИСЛЯЕТСЯ: младшій дѣлопроизводитель низшаго оклада Главнаго Морского Штаба, мичманъ **Вавиловъ** — по адмиралтейству, поручикомъ, съ производствомъ въ штабсъ-капитаны, со старшинствомъ, съ 6-го декабря 1902 года и съ оставленіемъ въ должности.

ОТЧИСЛЯЕТСЯ: вице-адмиралъ **Старкъ**—отъ должности начальника эскадры Тихаго океана, *по болѣзни*.

ОПРЕДѢЛЯЮТСЯ *въ службу*: состоящіе въ запасѣ флота лейтенанты: Анатолій **Ленинъ** и Николай **Тырковъ**; прапорщикъ запаса флота по морской части Александръ **Спѣшневъ**, съ зачисленіемъ по адмиралтейству — послѣдніе два съ 22-го февраля сего года.

УВОЛЬНЯЮТСЯ *отъ службы, по болѣзни*: состоящій въ запасѣ флота лейтенантъ Сергѣй **Вальдъ**—капитаномъ 2-го ранга, и подполковникъ по адмиралтейству **Голосовъ**—полковникомъ, съ мундиромъ и пенсіею по положенію.

№ 531. С.-Петербургъ, 8-го марта 1904 года.

ПРОИЗВОДИТСЯ: главный инженеръ-строитель С.-Петербургскаго порта, инженеръ-полковникъ **Дуткинъ** — въ генералъ-маіоры, *съ увольненіемъ, по болѣзни, отъ службы*, съ мундиромъ и пенсіею по положенію.

НАЗНАЧАЮТСЯ: капитаны 2-го ранга: командиръ мореходной канонерской лодки «Отважный», **Давыдовъ 1-й** — командиромъ крейсера II ранга «Забіяка», и командиръ крейсера II ранга

«Забіяка», **Лебедевъ 2-й** — командиромъ мореходной канонерской лодки «Отважный».

отчисляется: капитанъ 1-го ранга **Рейценштейнъ**—отъ должности командира крейсера I ранга «Аскольдъ», на основаніи ст. 137, кн. VIII, Св. М. П., изд. 1898 года.

О ЧИНАХЪ ГРАЖДАНСКИХЪ.

№ 488. С.-Петербургъ, 23-го февраля 1904 года.

производятся, *за выслугу лѣтъ*, со старшинствомъ: въ коллежскіе асессоры: исправляющій должность помощника прокурора Севастопольскаго военно-морского суда, титулярный совѣтникъ **Чулковъ**, съ 13-го января сего года; въ коллежскіе секретари: исправляющій должность младшаго дѣлопроизводителя Владивостокской портовой конторы, губернскій секретарь **Щефановичъ**, съ 8-го декабря 1903 года.

зачисляется: корпуса морской строительной части младшій техникъ **Федотовъ**—въ старшіе техники.

утверждается: младшій врачъ Каспійскаго флотскаго экипажа, лѣкарь **Колокинъ** — въ чинѣ титулярнаго совѣтника, съ производствомъ, *за выслугу лѣтъ*, въ коллежскіе асессоры, со старшинствомъ съ 28-го ноября 1902 года.

назначается: секретарь Севастопольскаго военно-морского суда, титулярный совѣтникъ **Лазаревскій** — слѣдователемъ временного военно-морского суда Владивостокскаго порта, вмѣсто титулярнаго совѣтника **Глязера**.

переводится: помощникъ бухгалтера окружного артиллерійскаго управленія Одесскаго военнаго округа, губернскій секретарь Максиміліанъ **Германъ**—въ Морское вѣдомство.

опредѣляются *въ службу*: состоящіе въ запасѣ флота: корпуса корабельныхъ инженеровъ младшій помощникъ судостроителя Семенъ **Василевъ**; корпуса инженеръ-механиковъ флота помощникъ старшаго инженеръ-механика Владиміръ **Саговскій** — оба съ зачисленіемъ въ тѣ же корпуса, изъ нихъ первый съ 13-го сего февраля; окончившій курсъ наукъ въ Императорскомъ Юрьевскомъ университетѣ, съ званіемъ лѣкаря, Николай **Антиповъ** и отставной коллежскій регистраторъ Николай **Спасскій**.

№ 489. С.-Петербургъ, 1-го марта 1904 года.

ПРОИЗВОДИТСЯ: старшій бухгалтеръ Владивостокской портовой конторы, коллежскій асессоръ **Панько-Максимовичъ**, *за выслугу лѣтъ*, въ надворные совѣтники, со старшинствомъ съ 21-го января сего года.

УТВЕРЖДАЕТСЯ: младшій ординаторъ Николаевскаго морского госпиталя въ Кронштадтѣ, лѣкарь **Садоковъ**—въ чинѣ титулярнаго совѣтника, съ производствомъ, *за выслугу лѣтъ*, въ коллежскіе асессоры, со старшинствомъ съ 21-го февраля 1903 года.

НАЗНАЧАЕТСЯ: корпуса инженеръ-механиковъ флота флагманскій инженеръ-механикъ **Загуляевъ**—исправляющимъ должность главнаго инженеръ-механика Кронштадтскаго порта, вмѣсто инспектора механической части того же корпуса **Линдебека**.

Исключается изъ списковъ: находящійся въ безвѣстномъ отсутствіи съ 3-го января сего года, корпуса морской строительной части младшій техникъ **Ивановъ**.

№ 490. С.-Петербургъ, 8-го марта 1904 года.

ПРОИЗВОДЯТСЯ *за выслугу лѣтъ*, со старшинствомъ: въ коллежскіе асессоры: содержатель экипажескихъ магазиновъ Кронштадтскаго порта, титулярный совѣтникъ **Курачкинъ**, съ 11-го февраля сего года; въ титулярные совѣтники: машинный содержатель 15-го флотскаго экипажа, коллежскій секретарь **Сатенбергъ**, съ 30-го января сего года; въ коллежскіе регистраторы: конторщикъ Севастопольской портовой конторы **Пущинъ**, съ 3-го декабря 1903 года.

УМЕРШІЙ *исключается изъ списковъ*: конторщикъ Кронштадтской портовой конторы, губернскій секретарь **Орловъ**.

ВЫСОЧАЙШАЯ НАГРАДА,

ВСЕМИЛОСТИВѢЙШЕ ПОЖАЛОВАНА.

Въ 1-й день марта 1904 года.

Командиру эскадреннаго броненосца «Ретвизанъ», капитану 1-го ранга **Щенсновичу**, *за отраженіе минныхъ атакъ* и *за истребленіе брандеровъ* на рейдѣ Портъ-Артура въ ночь на 11-е и на 12-е минувшаго февраля—*орд. Св. Георгія 4-й степ.*

ПОЖАЛОВАНІЕ ИНОСТРАННЫХЪ ОРДЕНОВЪ.

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ ВСЕМИЛОСТИВѢЙШЕ разрѣшить соизволилъ нижепоименованнымъ чинамъ принять и носить пожалованные имъ иностранные ордена.

Въ 1-й день марта 1904 года.

Датскій:

Исправляющему должность начальника Главнаго Морского Штаба, Свиты Его Величества контръ-адмиралу **Рожественскому** — *орд. Данеброга большого креста.*

Тунисскій:

Помощнику начальника Главнаго Морского Штаба, контръ-адмиралу **Виреніусу**—*орд. Нишанъ Ифтикаръ 1-й степ.*

Французскій:

Лейтенанту **Доливо-Добровольскому** — *орд. Черной звѣзды офицерскаго креста.*

Болгарскій:

Корпуса инженеръ-механиковъ флота флагманскому инженеръ-механику **Киселеву 1-му** — *за гражданскія заслуги командорскаго креста.*

ПРИКАЗЫ
ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА ГЕНЕРАЛЪ-АДМИРАЛА.
ПО МОРСКОМУ ВѢДОМСТВУ.

№ 226. 23-го декабря 1903 года.

Прилагаемую при этомъ таблицу флюгарокъ судовъ флота предписываю принять къ руководству (*), взамѣнъ таблицы, объявленной при приказѣ по Морскому вѣдомству отъ 21-го декабря 1902 года за № 232.

№ 35. 14-го февраля 1904 года.

Адмиралтействъ-Совѣтъ журналомъ отъ 28-го января 1904 года № 4 571, ст. 38 842, утвердилъ прилагаемыя при семъ табели II и IV запаснаго штата снабженія судовъ флота по врачебной части для внутренняго и заграничнаго плаванія, взамѣнъ тѣхъ же табелей, утвержденныхъ Адмиралтействъ-Совѣтомъ, по журналамъ 3-го мая и 20-го декабря 1895 г. №№ 4 324 и 4 344 ст.ст. 36 515 и 36 753. (Приказы по Морскому вѣдомству 21-го мая 1895 г. № 85 и 13-го января 1896 года № 7).

О чемъ объявляю по Морскому вѣдомству для свѣдѣнія и руководства.

(*) Таблицы флюгарокъ приложены при подлинномъ.

Утверждена Адмиралтействъ-Совѣтомъ

ТАВЕ

РАСХОДНЫМЪ МАТЕРІАЛАМЪ ПО ВРАЧЕБНОЙ ЧАСТИ ПО СНАБЖЕНІЮ

№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ПРЕДМЕТОВЪ.
1	Бинтовъ изъ крахмальной марли въ 10 арш. длины и 2 вершка ширины. . . . .
2	Бинтовъ изъ мягкой марли въ 10 арш. длины и 2 вершка ширины. . . . .
3	Бинтовъ фланелевыхъ въ 10 арш. длины и 2 вершка ширины.
4	Булавокъ американскихъ . . . . .
5	Бумаги картонной для шинъ при неподвижныхъ повязкахъ. .
6	Бумаги парафиновой. . . . .
7	Бумазеи вмѣсто фланели для согрѣвающихъ компрессовъ. . .
8	Ваты гигроскопической въ пакетахъ по $^1/_4$ ф. и въ непроницаемой оболочкѣ. . . . .
9	Ваты простой слоистой въ пакетахъ по $^1/_2$ ф. . . . .
10	Гипсу жженаго въ жестянкахъ или бутыляхъ. . . . .
11	Доместику для компрессовъ. . . . .
12	Иголъ для шитья . . . . .
13	Клеенки двухсторонней черной (виксатину). . . . .
14	Косынокъ большихъ изъ коленкору (основаніе косынки $1^3/_4$ арш.).
15	Марли мягкой гигроскопической въ кускахъ по 10 арш. и въ пакетах по 2 куска. . . . .

журналу 28-го января 1904 года, № 4 571, ст. 38 842.

Ь II

ННЫХЪ СУДОВЪ ДЛЯ ВНУТРЕННЯГО И ЗАГРАНИЧНАГО ПЛАВАНІЯ.

Вѣсъ, мѣра, или колич. припасовъ.	Для 4 мѣсячнаго внутренняго плаванія. Число команды. Гдѣ есть медиц. чины. 25 ч.	50 ч.	100 ч.	Для 6 мѣсячнаго заграничнаго плаванія. Число команды. Гдѣ есть медиц. чины. 25 ч.	50 ч.	100 ч.
	Число больныхъ, принимая 4% заболѣваемости. 1 б.	2 б.	4 б.	1 б.	2 б.	4 б.
шт.	2	4	8	6	12	24
»	4	8	16	12	24	48
»	1	1	2	2	4	6
»	6	12	18	12	24	36
лист.	1	1	2	1	2	3
»	10	20	40	30	60	120
арш.	1	1	2	2	3	6
фунт.	1	2	4	3	6	12
»	½	1	2	2	4	8
»	—	1	2	1	2	4
арш.	1	2	4	3	6	12
шт.	2	2	4	6	6	12
арш.	½	1	2	1	2	4
шт.	1	2	4	3	6	12
арш.	20	40	80	50	100	200

UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY AT URBANA-CHAMPAIGN

№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ПРЕДМЕТОВЪ.	
16	Нитокъ бѣленыхъ, крѣпкихъ.	
17	Пластыря липкаго гуттаперчеваго, намазаннаго на тонкомъ холстѣ.	
18	Тесьмы холщевой	
19	Фланели шириною 30 вершковъ.	
20	Шелку лигатурнаго, бѣлаго, крученаго, тонкаго . . .	въ стеклянкахъ со спиртомъ, намотан. на стеклян. катушки.
21	Шелку лигатурнаго, бѣлаго, крученаго, средняго . .	
22	Шелку лигатурнаго, бѣлаго, крученаго, толстаго .	
23	Клеенки резиновой, двухсторон., бѣлой, для операціоннаго стола, на каждое судно.	
24	Круговъ резиновыхъ, на каждое судно	
25	Пузырей для льда гуттаперчевыхъ, на каждое судно	
26	Тазиковъ почкообразныхъ эмалированныхъ бѣлыхъ, на каждое судно.	
27	Складныхъ шинъ профессора Левшина для верхнихъ и нижнихъ конечностей	

Вѣсъ, мѣра, или колич. припасовъ.	Для 4 мѣсячнаго внутренняго плаванія.			Для 6 мѣсячнаго заграничнаго плаванія.		
	Число команды.			Число команды.		
	Гдѣ есть медиц. чины.		100	Гдѣ есть медиц. чины.		100 ч.
	25 ч.	50 ч.		25 ч.	50 ч.	
	Число больныхъ, принимая 4% заболѣваемости.					
	1 б.	2 б.	4 б.	1 б.	2 б.	4 б.
зол.	1/2	1	2	1	2	4
арш.	1/2	1	2	1/2	1	2
»	2	4	8	6	12	20
»	—	1/2	1	1/2	1	2
драхм.	—	—	1/4	—	—	1/2
»	—	1/2	1/2	—	1	1
»	—	—	1/4	—	—	1/2
4 арш.				4 арш.		
. . . . .				На 100 ч. команды . . 1 шт. » 200 » » и блш. 2 »		
1 шт.				» 100 » » » 2 » меньше 100 ч. к. . . 1 »		
на 100 ч. команды и больше 2 шт. меньше 100 ч. к. . . . . 1 «				на 100 ч. к. и больше . 2 » меньше 100 ч. к. . . . 1 »		
. . . . .				на 100—200 ч. к. . . 1/1 » на 300 и больше . . . 2/2 »		

Примѣчанія:

1) Показанные въ этой табели расходные матеріалы отпускаются на суда отъ морскихъ госпиталей ближайшаго порта или пріобрѣтаются покупкой.

2) При снабженіи судовъ, какъ внутренняго, такъ и заграничнаго плаванія, счетной единицей для опредѣленія нужнаго количества расходныхъ матеріаловъ на каждый корабль принимается 100 ч.; на неполныя же цифры сотни командъ расходные матеріалы отпускаются въ добавочномъ количествѣ по слѣдующему расчету: на 25 ч. и меньше матеріалы отпускаются на 25 ч., на 26 до 50 ч. — полностью на 50 ч. и т. д. Поэтому и укупорка расходныхъ матеріаловъ должна быть на 100, 50 и 25 человѣкъ. Тазики эмалированные, пузыри гуттаперчевые для льда, резиновые круги, бѣлая клеенка для операціоннаго стола, щелокъ для мытья лазаретовъ и шины укупориваются отдѣльно.

3) Судовые врачи, взамѣнъ положенныхъ по табели II матеріаловъ, могутъ въ заграничныхъ плаваніяхъ пріобрѣтать покупкою другіе матеріалы и перевязочныя средства. Во внутреннемъ же плаваніи замѣна однихъ предметовъ другими допускается не иначе, какъ съ разрѣшенія медицинскаго инспектора подлежащаго порта и въ обоихъ случаяхъ при неизмѣнномъ условіи, чтобы не было перерасхода ассигнованной для сего суммы.

4) Сверхъ расходныхъ матеріаловъ, означенныхъ въ настоящей табели, допускается снабженіе судовъ еще и добавочными припасами, въ которыхъ можетъ встрѣтиться надобность собственно для леченія больныхъ. Къ числу такихъ добавочныхъ врачебныхъ припасовъ главнымъ образомъ принадлежатъ дренажныя трубки, крахмалъ въ порошкѣ, сало, вазелинъ; масло деревянное очищенное, мыло простое, уксусъ, горчица или горчичная бумага (Moutarde aux feuilles de Rigollot) и пр.

5) Для стирки бѣлья больныхъ судовыми средствами, а также употребляемыхъ въ лазаретѣ и аптекѣ фартуковъ, полотенецъ и т. п. отпускается изъ общихъ провизіонныхъ запасовъ, независимо отъ мыла, показаннаго въ примѣчаніи 4, еще необходимое количество мыла, въ размѣрѣ не болѣе 2 фунтовъ на пудъ подлежащихъ стиркѣ бѣльевыхъ и другихъ вещей.

6) Для мытья половъ и стѣнъ въ судовыхъ лазаретахъ отпускается американскій щелокъ въ количествѣ:

На суда II ранга по 10 ф.	на 6 мѣсячную заграничную кампанію.
» » I » » 20 »	
На суда II ранга по 7 ф.	на 4 мѣсячную внутреннюю кампанію.
» » I » » 13 »	

Утверждена Адмиралтействъ-Совѣтомъ по журналу 28-го января 1904 г. № 4 571, ст. 88 842.

ТАБЕЛЬ IV

ИНСТРУМЕНТАМЪ, СНАРЯДАМЪ И ДРУГИМЪ ПРЕДМЕТАМЪ ПО СНАБЖЕНІЮ ВОЕННЫХЪ СУДОВЪ ПРИ ОТПРАВЛЕНІИ ИХЪ ВЪ ПЛАВАНІЕ.

1. Судовой лазаретный наборъ хирургическихъ инструментовъ.
2. Десантный ранецъ.
3. Скарификаторъ.
4. Небольшой наборъ глазныхъ инструментовъ.
5. Наборъ ушныхъ инструментовъ.
6. Наборъ зубныхъ инструментовъ.
7. Рефлекторъ съ тремя гортанными зеркалами.
8. Два шприца Праваца, въ каучуковой оправѣ, съ азбестовымъ поршнемъ, для впрыскиванія препаратовъ ртути, съ четырьмя запасными иглами при каждомъ.
9. Эластическій бинтъ Эсмарха.
10. Шприцъ для катетера Гюйона.
11. Шприцъ для подкожныхъ впрыскиваній.
12. Двойной баллонъ, съ двумя пульверизаторами, для вдыханія и распыленія.
13. Два стеклянные ирригатора Эсмарха, съ приборами.
14. Двѣ глазныя пипетки.
15. Стеклянныхъ сифоновъ 6—12 штукъ.
16. Губкодержатель.
17. Двѣнадцать малыхъ волосяныхъ кисточекъ.
18. Трубки съ предохранительною оспенною лимфою.
19. Оспопрививательная игла съ ложечкой, въ деревянномъ футлярѣ.

20. Двѣ проволочныя шины для верхней и нижней конечности.
21. Три клиническихъ термометра.
22. Психрометръ.
23. Ленточка для измѣренія объема груди.
24. Судовыя носилки системы доктора Миллера.
25. Десятичные вѣсы.
26. Динамометры для измѣренія ручной и становой силы.
27. Стерилизаторъ,
28. Приборы для полученія лучей Рентгена (2 трубки Крукса, подставка для трубокъ и экранъ).

Кромѣ означенныхъ инструментовъ и снарядовъ отпускаются на суда: Морской уставъ, фармакопея, ящикъ для храненія перевязочныхъ матеріаловъ, ящикъ для ежедневнаго расхода послѣднихъ, а также положено имѣть носилки самаго простого образца изъ двухъ жердей (бамбуковыхъ или иныхъ), съ натянутымъ на нихъ полотномъ, которыя изготовляются судовыми средствами въ потребномъ количествѣ, но не менѣе 2 на 100 человѣкъ команды.

Примѣчанія: 1) Снабженіе судовъ положенными по табели предметами производится отъ портовыхъ медицинскихъ частей.

2) Инструменты и снаряды подъ №№ 4, 8, 10 и 20 отпускаются только на суда заграничнаго плаванія, подъ № 7—на суда, имѣющія электрическое освѣщеніе, подъ №№ 25 и 26 — по заявленію врачей, подъ № 27—гдѣ нѣтъ боевого перевязочнаго пункта, подъ № 28 — лишь на тѣ суда, гдѣ установленъ безпроволочный телеграфъ.

3) На суда, гдѣ нѣтъ врачей, а положены фельдшера или лѣкарскіе помощники, изъ поименованныхъ въ табели предметовъ отпускаются только подъ №№ 2, 3, 12, 13, 14, 15 и 17.

№ 36. 21-го февраля 1904 года.

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, во 2-й день февраля сего года, Высочайше разрѣшить соизволилъ: распространить существующее въ Военномъ вѣдомствѣ положеніе о пособіяхъ въ военное время на находящихся въ мѣстности, объявленной на военномъ положеніи, чиновъ Морского вѣдомства берегового состава, не получающихъ морского довольствія, а также примѣнить къ выселяемымъ изъ приморскихъ крѣпостей семействамъ ихъ Высочайше разрѣшенное

по Военному вѣдомству 17-го ноября 1892 года право переѣзда по желѣзнымъ дорогамъ на счетъ казны въ избранныя ими мѣста жительства.

№ 38. 23-го февраля 1904 года.

Высочайшимъ приказомъ, отданнымъ по гражданскому вѣдомству, въ 5-й день сего февраля, за № 9, помощникъ прокурора при Кронштадтскомъ военно-морскомъ судѣ, коллежскій совѣтникъ **Алабышевъ** переведенъ на службу по Главному Управленію Торговымъ Мореплаваніемъ и Портами, съ 1-го сего февраля.

НАЗНАЧАЮТСЯ: капитаны 2-го ранга: командиръ миноносца «Рьяный», **Панферовъ**—флагъ-капитаномъ берегового штаба старшаго флагмана 1-й флотской дивизіи; гвардейскаго экипажа старшій офицеръ яхты «Стрѣла», **Фалкъ** — старшимъ офицеромъ Императорской яхты «Полярная Звѣзда»; старшій офицеръ крейсера II ранга «Рында» **Санговичъ**—старшимъ офицеромъ Императорской яхты «Александрія»; старшій офицеръ Императорской яхты «Полярная Звѣзда» **Племянниковъ**—старшимъ офицеромъ эскадреннаго броненосца «Императоръ Александръ III», вмѣсто капитана 2-го ранга **Мамонова**, отчисляемаго на основаніи ст. 137, кн. VIII Св. М. П., изд. 1898 года; лейтенанты: гвардейскаго экипажа, **Папа-Федоровъ**—старшимъ офицеромъ крейсера II ранга «Рында»; **Жеребцовъ**—старшимъ офицеромъ миннаго крейсера «Капитанъ Сакенъ», вмѣсто капитана 2-го ранга **Марина**, отчисляемаго *по болѣзни*; флагъ-офицеръ берегового штаба старшаго флагмана 1-й флотской дивизіи, **Милинарскій**—адъютантомъ штаба Кронштадтскаго порта; корпуса флотскихъ штурмановъ подполковники: **Шиляевъ**—лоцъ-командиромъ общества С.-Петербургскихъ лоцмановъ, вмѣсто подполковника того же корпуса **Битенбиндера**; командиръ портоваго судна «Водолей», **Феодотьевъ 1-й**—помощникомъ лоцъ-командира общества С.-Петербургскихъ лоцмановъ и командиромъ Невскаго пловучаго маяка, вмѣсто подполковника того же корпуса **Рощина 1-го**; капитанъ **Вильчевскій** и титулярный совѣтникъ **Глязеръ**—помощниками прокурора при Кронштадтскомъ военно-морскомъ судѣ; штабсъ-капитанъ **Дандре** и помощникъ секретаря Кронштадтскаго военно-морского суда, коллежскій секретарь **Энгельгардтъ** — штатными кандидатами на судебныя должности при временномъ военно-морскомъ судѣ Влади-

востокскаго порта; младшій врачъ 18-го флотскаго экипажа, коллежскій асессоръ **Тимиревъ**—младшимъ ординаторомъ С.-Петербургскаго морского госпиталя; лѣкари: **Штернбергъ** и **Антиповъ**—младшими врачами, первый Квантунскаго флотскаго экипажа, съ 9-го сего февраля, а послѣдній учебно-миннаго отряда Балтійскаго флота; губернскій секретарь **Германъ**—исправляющимъ должность мастера артиллерійской лабораторіи порта Императора Александра III, и коллежскій регистраторъ **Спасскій**—младшимъ чиновникомъ въ помощь завѣдывающему дѣлопроизводствомъ медицинской инспекціи Кронштадтскаго порта.

Утверждается: корпуса морской строительной части старшій техникъ **Федотовъ**—въ должности старшаго смотрителя зданій Кронштадтскаго порта.

№ 40. 28-го февраля 1904 года.

Чины Владивостокскаго порта и эскадры Тихаго океана собрали капиталъ въ 5 700 руб. на выдачу изъ процентовъ съ онаго стипендій имени бывшаго командира Владивостокскаго порта, вице-адмирала **Чухнина**, дѣтямъ чиновъ Морского вѣдомства, воспитывающимся въ высшихъ учебныхъ заведеніяхъ Имперіи.

На принятіе означеннаго капитала, съ назначеніемъ согласно желанію жертвователей, 23-го сего февраля послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе.

№ 41. 28-го февраля 1904 года.

Руководствуясь Высочайше утвержденнымъ въ 27-й день марта 1895 года положеніемъ о морскихъ призахъ, предписываю учредить портовые призовые суды въ Севастополѣ, портѣ Императора Александра III, Портъ-Артурѣ и Владивостокѣ.

№ 42. 28-го февраля 1904 года.

Объявляя при семъ Высочайше утвержденныя въ 14-й день сего февраля «Правила, коими Россія намѣрена руководствоваться во время войны съ Японіей», предписываю принять къ руководству по Морскому вѣдомству дополнительную инструкцію командирамъ военныхъ судовъ, составленную по соглашенію Управляющаго Морскимъ Министерствомъ съ Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ.

Правила, которыми Россія намѣрена руководствоваться во время войны съ Японіей.

(Высочайше утверждены 14-го февраля 1904 г.).

I. Подданнымъ Японіи разрѣшается подъ защитою дѣйствующихъ законовъ продолжать во время войны свое пребываніе и свои мирныя занятія въ предѣлахъ Имперіи, за исключеніемъ областей, входящихъ въ составъ Намѣстничества на Дальнемъ Востокѣ.

II. Японскимъ купеческимъ судамъ, застигнутымъ объявленіемъ войны въ русскихъ портахъ и гаваняхъ, дозволяется остаться въ оныхъ до выхода въ море, съ товаромъ не составляющимъ военной контрабанды, въ продолженіе времени, достаточнаго для нагрузки, въ зависимости отъ степени ея, но ни въ какомъ случаѣ не свыше 48 часовъ, со времени опубликованія настоящихъ правилъ мѣстнымъ начальствомъ.

III. Подданные нейтральныхъ государствъ безпрепятственно могутъ продолжать торговыя сношенія съ русскими портами и городами, подъ условіемъ соблюденія законовъ Имперіи и началъ международнаго права.

IV. Военныя власти обязаны принимать всѣ мѣры съ цѣлью обезпечить свободу законной торговли нейтральныхъ подданныхъ, насколько она допускается условіями военныхъ дѣйствій.

V. Въ отношеніи нейтральной торговли должны быть соблюдаемы слѣдующія правила:

1. Нейтральный флагъ покрываетъ непріятельскій грузъ, за исключеніемъ военной контрабанды;

2. Нейтральные товары, за исключеніемъ военной контрабанды, не подлежатъ захвату подъ непріятельскимъ флагомъ;

3. Блокада для того, чтобъ считаться обязательною, должна быть дѣйствительною, т. е. она должна быть поддерживаема достаточными военными силами для дѣйствительнаго прекращенія доступа къ непріятельскому берегу;

VI. Военную контрабанду составляютъ слѣдующіе предметы:

1. Всякаго рода оружіе ручное и артиллерійское, какъ въ собранномъ видѣ, такъ и въ частяхъ, а также и брони.

2. Огнестрѣльные принадлежности и припасы, какъ-то: орудійные снаряды, снарядныя трубки, пули, капсюли, патроны, гильзы, порохъ, селитра, сѣра.

3. Предметы или принадлежности для взрыва, какъ-то: мины, динамитъ, пироксилинъ, разные взрывчатые составы, проводники и всѣ приспособленія, служащія для взрыва минъ.

4. Принадлежности артиллерійскихъ, инженерныхъ и войсковыхъ обозовъ, какъ-то: лафеты, станки, патронные и зарядные ящики или вьюки, полевыя кузницы, полевыя кухни, инструментальныя повозки, понтоны, мостовые козлы, колючая проволока, обозная упряжь и пр.

5. Предметы войскового снаряженія и обмундированія, какъ-то: сумы, патронташи, ранцы, перевязи, кирасы, шанцевый инструментъ, барабаны, котелки, сѣдла, конскій уборъ, готовая форменная одежда, палатки и пр.

6. Морскія суда, идущія въ непріятельскій портъ хотя бы и подъ нейтральнымъ коммерческимъ флагомъ, если по конструкціи своего корпуса, внутреннему устройству и другимъ признакамъ они очевидно построены для военныхъ цѣлей и идутъ въ непріятельскій портъ для продажи или передачи непріятелю.

7. Всякаго рода судовыя машины и котлы, какъ въ собранномъ видѣ, такъ и въ частяхъ.

8. Всякаго рода топливо, какъ-то: каменный уголь, нефть, спиртъ и т. п. матеріалы.

9. Предметы и матеріалы, служащіе для сооруженія телеграфовъ, телефоновъ и желѣзныхъ дорогъ.

10. Вообще всѣ другіе предметы, предназначенные для войны сухопутной и морской, также рисъ, съѣстные припасы, равно какъ лошади, вьючныя и другія животныя, могущія служить для военныхъ цѣлей, если они перевозятся за счетъ или по назначенію къ непріятелю.

VII. Наравнѣ съ торговлею военною контрабандою должны считаться слѣдующія недозволенныя дѣйствія нейтральныхъ: перевозка непріятельскихъ войскъ, непріятельскихъ депешъ и переписки, поставка и подвозъ непріятелю военныхъ судовъ и транспортовъ. Нейтральныя суда, застигнутыя съ подобнаго рода военною контрабандою, могутъ быть, смотря по обстоятельствамъ, не только захватываемы, но и конфискуемы.

VIII. Императорское Правительство сохраняетъ за собою право допускать отступленія отъ упомянутыхъ правилъ въ отношеніи непріятельской или нейтральной Державы, не соблюдающей съ своей стороны эти правила, а также сообразовать свои распоряженія по-сему предмету съ особыми обстоятельствами даннаго случая.

IX. Подробныя правила, которыми должны руководствоваться военныя власти при веденіи морской войны, изложены въ Положеніи о морскихъ призахъ, Высочайше утвержденномъ 27-го марта 1895 года, и въ особой инструкціи о порядкѣ остановки, осмотра и задержанія, а также отвода и сдачи задержанныхъ судовъ и грузовъ, утвержденной Адмиралтействъ-Совѣтомъ 20-го сентября 1900 года.

X. Равнымъ образомъ военныя власти имѣютъ руководствоваться постановленіями нижеслѣдующихъ международныхъ актовъ, принятыхъ Россіей:

1. Женевской конвенціей 10-го (22) августа 1864 г. объ облегченіи участи раненыхъ во время войны.

2. Петербургской декларацією 29-го ноября (11-го декабря) 1868 года объ исключеніи изъ употребленія взрывчатыхъ пуль

3. Актами, подписанными на международной Конференціи мира въ Гаагѣ 17-го (29) іюля 1899 года удостоившимися Высочайшей ратификаціи 6-го мая 1900 года, а именно.

а) конвенціей о законахъ и обычаяхъ сухопутной войны.

б) конвенціей о примѣненіи къ морской войнѣ началъ Женевской конвенціи 10-го (22) августа 1864 г.

в) декларацією относительно воспрещенія на пятилѣтній срокъ метанія снарядовъ и взрывчатыхъ веществъ съ воздушныхъ шаровъ или при помощи иныхъ подобныхъ новыхъ способовъ.

г) декларацією о неупотребленіи снарядовъ, имѣющихъ единственнымъ назначеніемъ распространять удушающіе или вредоносные газы.

и д) декларацією о неупотребленіи пуль, легко разворачивающихся или сплющивающихся въ человѣческомъ тѣлѣ, къ какового относятся оболочечныя пули, коихъ твердая оболочка не покрываетъ всего сердечника или имѣетъ надрѣзы.

Инструкція командирамъ военныхъ судовъ, составленная по соглашенію Управляющаго Морскимъ Министерствомъ съ Министромъ Иностранныхъ Дѣлъ.

1) Статья VI (шестая) Высочайше утвержденныхъ 14-го февраля 1904 года Правилъ, которыми Россія намѣрена руководствоваться во время войны съ Японіей, содержитъ перечисленіе предметовъ военной контрабанды, подлежащихъ конфискаціи въ качествѣ при-

зовъ, согласно ст. 6 — 14 Продолженія о морскихъ призахъ 1895 года.

2) Подъ именемъ съѣстныхъ припасовъ, упомянутыхъ въ пунктѣ 10 (десятомъ) этой статьи, въ числѣ разныхъ другихъ предметовъ, могущихъ служить провіантомъ или фуражемъ для японской арміи, слѣдуетъ въ особенности разумѣть всякаго рода зерновой хлѣбъ, рыбу и рыбные продукты, бобы, бобовое масло и жмыхи.

3) Къ числу всѣхъ другихъ предметовъ, предназначенныхъ для войны сухопутной и морской, слѣдуетъ относить также машины и машинныя части, предназначенныя для выдѣлыванія орудій, оружія и снарядовъ.

№ 43. 1-го марта 1904 года.

Высочайшимъ приказомъ, отданнымъ по гражданскому вѣдомству, въ 20-й день минувшаго февраля, за № 13, состоявшій за штатомъ воспитатель Императорскаго Александровскаго лицея, штатный преподователь Морского кадетскаго корпуса коллежскій совѣтникъ **Дюлу** произведенъ, *за выслугу лѣтъ*, въ статскіе совѣтники, со старшинствомъ съ 1-го сентября 1903 года.

назначаются: капитаны 2-го ранга: командиръ миноносца «Пронзительный», **Македонскій 1-й**—командиромъ канонерской лодки береговой обороны «Мина», вмѣсто капитана 2-го ранга фонъ **Шульца 2-го**; **Протопоповъ 1-й**—старшимъ офицеромъ броненосца береговой обороны «Первенецъ», вмѣсто капитана 2-го ранга **Батюшкова**, отчисляемаго на основаніи ст. 137, кн. VIII Св. М. П., изд. 1898 года; лейтенанты: **Магаринскій**—старшимъ офицеромъ транспорта «Камчатка», вмѣсто лейтенанта **Травлинскаго**; младшій флагъ-офицеръ берегового штаба младшаго флагмана командующаго своднымъ отрядомъ флотскихъ экипажей въ С.-Петербургѣ, **Паттонъ-фантонъ-де-Веррайонъ** — старшимъ офицеромъ крейсера II ранга «Изумрудъ», вмѣсто лейтенанта **Максимова 3-го**, и **Ковесскій** — младшимъ дѣлопроизводителемъ высшаго оклада Главнаго Морского Штаба.

отчисляются отъ должностей: старшій офицеръ крейсера I ранга «Дмитрій Донской», капитанъ 2-го ранга **Максимовъ 1-й**, *по болѣзни*; старшій производитель работъ картографической части Главнаго Гидрографическаго Управленія, лейтенантъ **Чайковскій 1-й**; и командиръ портоваго судна «Полезный», корпуса флотскихъ штурмановъ подполковникъ **Соколовъ 2-й**.

№ 47. 6-го марта 1904 года.

Адмиралтействъ-Совѣтъ, по журналу отъ 18-го февраля 1904 г. № 4 573, ст. 38 853, положилъ: взамѣнъ примѣчаній 1 и 2 къ ст. 224, кн. XIII Св. Мор. Пост., изд. 1898 г., установить, что нижніе чины спеціалисты рядового званія, при назначеніи къ исправленію вакантныхъ на судахъ должностей квартирмейстеровъ подлежащей спеціальности, получаютъ морское довольствіе, присвоенное этимъ послѣднимъ, изъ окладовъ, установленныхъ для соотвѣтствующихъ спеціальныхъ квартирмейстеровъ 2-й статьи.

Таковое положеніе Адмиралтействъ-Совѣта объявляю по Морскому вѣдомству къ руководству.

№ 48. 6-го марта 1904 года.

На основаніи постановленій Адмиралтействъ-Совѣта, нижепоименованныя суда перечисляются:

Изъ III во II рангъ: 1) по журналу отъ 27-го марта 1902 года № 4 528, ст. 38 450, транспортъ «Баканъ»—на время плаванія для охраны промысловъ у сѣверныхъ береговъ Европейской Россіи, считая таковое со дня прихода въ первый заграничный портъ и до выхода изъ послѣдняго такового порта, или, въ случаѣ зимовки его въ одномъ изъ сѣверныхъ портовъ, до конца кампаніи; 2) по журналу отъ 5-го марта 1899 года № 4 443, ст. 37 765, пароходъ «Пахтусовъ»—на время производства гидрографическихъ работъ у береговъ Новой Земли и въ Карскомъ морѣ, считая со дня выхода парохода изъ Архангельска къ означеннымъ мѣстамъ и по день возвращенія въ этотъ портъ. Изъ IV въ III рангъ: 3) по журналу отъ 5-го марта 1897 года № 4 380, ст. 37 148, портовыя суда «Бригитовка», «Лагъ», «Лоцманъ» и пароходъ «Скатуденъ»—на кампанію сего года и портовое судно «Колдунчикъ»—на время производства въ этомъ году гидрографическихъ работъ на Петергофскомъ рейдѣ.

№ 49. 6-го марта 1904 года.

НАЗНАЧАЮТСЯ: младшій флагманъ, контръ-адмиралъ **Лощинскій**—младшимъ флагманомъ эскадры Тихаго океана, вмѣсто контръ-адмирала барона **Штакельберга** отчисляемаго *по болѣзни*;

капитаны 2-го ранга: **Щелкуновъ**—командиромъ миноносца «Живучій»; **Коландсъ 4-й**—командиромъ миноносца «Живой»; лейтенантъ **Вальрондъ 1-й**—старшимъ офицеромъ крейсера II ранга «Азія», вмѣсто лейтенанта **Иванова 8-го**; помощникъ секретаря Севастопольскаго военно-морского суда, губернскій секретарь **Васильевъ**—секретаремъ того суда; по штабу Кронштадтскаго порта: капитанъ 1-го ранга **Скаловскій 1-й**—начальникомъ оперативнаго отдѣленія; капитанъ 2-го ранга **Плансонъ**—штабъ-офицеромъ оперативнаго отдѣленія; дѣлопроизводитель VIII класса, титулярный совѣтникъ **Романовъ**—дѣлопроизводителемъ VII класса; по штабу Черноморскаго флота и портовъ Чернаго моря: лейтенантъ **Данильченко**—оберъ-офицеромъ оперативнаго отдѣленія и дѣлопроизводитель VIII класса, титулярный совѣтникъ **Величко**—дѣлопроизводителемъ VII класса.

№ 51. 9-го марта 1904 года.

НАЗНАЧАЮТСЯ: флигель-адъютантъ, гвардейскаго экипажа капитанъ 2-го ранга, Его Императорское Высочество Великій Князь Кириллъ Владиміровичъ—начальникомъ военно-морского отдѣла въ штабъ командующаго флотомъ въ Тихомъ океанѣ.

№ 52. 9-го марта 1904 года.

НАЗНАЧАЮТСЯ: контръ-адмиралъ **Іессенъ**—младшимъ флагманомъ эскадры Тихаго океана; капитаны 1-го ранга: **Рейценштейнъ**—исправляющимъ должность младшаго флагмана эскадры Тихаго океана; флагъ-капитанъ штаба начальника эскадры Тихаго океана, **Эбергардтъ**—въ распоряженіе Намѣстника Его Императорскаго Величества на Дальнемъ Востокѣ; въ штабъ командующаго флотомъ въ Тихомъ океанѣ: капитанъ 2-го ранга **Васильевъ 2-й**—флагъ-капитаномъ; генеральнаго штаба полковникъ **Агапѣевъ**—начальникомъ военнаго отдѣла; флагманскій артиллеристъ штаба начальника эскадры Тихаго океана, капитанъ 2-го ранга **Мякишевъ**—флагманскимъ артиллерійскимъ офицеромъ; капитанъ 2-го ранга фонъ **Шульцъ 2-й**—флагманскимъ миннымъ офицеромъ; старшій флагъ-офицеръ штаба начальника эскадры Тихаго океана, лейтенантъ **Азарьевъ 1-й**—старшимъ флагъ-офицеромъ; лейтенанты: **Дукельскій**, **Кедровъ 4-й**

и гвардейскаго экипажа, адъютантъ Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Кирилла Владиміровича фонъ **Кубе** и мичманы **Василій Яковлевъ**, **Эллисъ** и младшіе флагъ-офицеры штаба начальника эскадры Тихаго океана **Шмидтъ** и **Бурачекъ**—флагъ-офицерами; флагманскій штурманъ штаба начальника эскадры Тихаго океана, корпуса флотскихъ штурмановъ подполковникъ **Коробицынъ**—флагманскимъ штурманскимъ офицеромъ; оберъ-аудиторъ Главнаго Военно-Морского Суднаго Управленія, подполковникъ **Эйкаръ**—оберъ-аудиторомъ; старшій судостроитель Кронштадтскаго порта, корпуса корабельныхъ инженеровъ старшій судостроитель **Вешкурцевъ**—флагманскимъ корабельнымъ инженеромъ; корпуса инженеръ-механиковъ флота: инспекторъ механической части **Линдебекъ** и флагманскій инженеръ-механикъ штаба начальника эскадры Тихаго океана, флагманскій инженеръ-механикъ **Лукьяновъ**—флагманскими инженеръ-механиками; флагманскій врачъ штаба начальника эскадры Тихаго океана, статскій совѣтникъ **Бунге**—флагманскимъ врачемъ, и комиссаръ Квантунскаго флотскаго экипажа, титулярный совѣтникъ **Ладоновъ**—дѣлопроизводителемъ.

отчисляются: флагманскій минный офицеръ штаба начальника эскадры Тихаго океана, лейтенантъ **Денисовъ** и исполняющій обязанности оберъ-аудитора того штаба, надворный совѣтникъ **Эрдманъ**—отъ настоящихъ должностей.

ПРИКАЗЫ
ПО МОРСКОМУ ВѢДОМСТВУ.

№ 31. 14-го февраля 1904 года.

Объявляется по Морскому вѣдомству къ руководству, что о всѣхъ офицерахъ флота и корпусовъ, инженеръ-механикахъ и медикахъ должны вестись особыя аттестаціи двоякого рода (*):

1) Однѣ (форма I) ведутся во время плаванія командирами судовъ, съ главною цѣлью ознакомленія при смѣнѣ командировъ съ судовымъ составомъ. Такія аттестаціи представляются по начальству въ порядкѣ подчиненности, напр. въ эскадрѣ—младшему

(*) Формы I, II и III, приложены при подлинномъ.

флагману, который, въ свою очередь, съ отмѣткой, представляетъ ихъ старшему флагману, а этотъ послѣдній отсылаетъ ихъ, также съ отмѣткою, по принадлежности соотвѣтственно главному командиру или командиру порта, черезъ свой штабъ. При списаніи же или переводѣ офицера аттестаціи эти должны отсылаться новому подлежащему начальству, т. е. въ штабъ порта или судовому командиру, если офицеръ плавалъ на кораблѣ не менѣе 3 мѣсяцевъ; въ противномъ случаѣ, отсылается только имѣемая прежняя аттестація. Общее представленіе аттестацій по начальству дѣлается одинъ разъ въ годъ къ 15-му октября. На командировъ же судовъ таковыя аттестаціи составляются младшими флагманами или начальниками отрядовъ и въ эскадрѣ представляются старшему флагману, который съ своимъ мнѣніемъ препровождаетъ ихъ также по принадлежности главнымъ командирамъ или командирамъ портовъ.

Второго рода аттестаціи (форма II) представляются непосредственно въ Главный Морской Штабъ и срокъ представленія ихъ тотъ же, 15-го октября.

Каждый начальникъ: эскадры, отряда и судовой командиръ представляетъ непосредственно въ Штабъ самыя конфиденціальныя свѣдѣнія, первый—о судовыхъ командирахъ и флагманахъ, второй—о командирахъ и старшихъ офицерахъ и третій—о судовыхъ офицерахъ, весьма подробно обрисовывая каждаго, его стороны характера, наклонности, способности къ служебнымъ обязанностямъ, наукамъ и искусствамъ, отношеніе къ семьѣ, къ сослуживцамъ и подчиненнымъ и т. п.

Эти аттестаціи, строго секретныя, пишутся только для высшаго начальства и копіи ихъ хранить не слѣдуетъ.

Аттестаціи пишутся, по особой формѣ, на печатныхъ бланкахъ, высылаемыхъ Главнымъ Морскимъ Штабомъ.

Кромѣ означенныхъ аттестацій, въ штабахъ портовъ должны вестись краткія аттестаціи, или такъ называемыя кондуитные списки по особой формѣ (форма III) при семъ прилагаемой. Выписки изъ нихъ должны представляться при перемѣщеніяхъ офицеровъ изъ порта въ портъ. Въ этихъ спискахъ кратко обрисовывается личность офицера и выдающіеся отличія или недостатки.

Установленныя же секретнымъ циркуляромъ Главнаго Морского Штаба отъ 25-го іюля 1902 года № 116 аттестаціи остаются въ силѣ.

№ 33. 19-го февраля 1904 года.

производятся: въ артиллерійскіе кондукторы: артиллерійскіе квартирмейстеры 1-й ст.: 16-го флотскаго экипажа Николай **Кормщиковъ** и учебно-артиллерійскаго отряда Балтійскаго флота Карлъ **Янсонъ**; въ минные кондукторы: минные квартирмейстеры 1-й ст.: 31-го флотскаго экипажа Самуилъ **Птицынъ** и учебнаго отряда Черноморскаго флота—Власъ **Малько**, Павелъ **Филипповъ** и Герасимъ **Зарва**; въ рулевые кондукторы: рулевые боцманматы флот. экип.: 3-го—Ефимовъ **Зайсуновъ**, 12-го Ея Величества Королевы Эллиновъ—Емельянъ **Свѣтлишинъ**; въ сигнальные кондукторы: сигнальные боцманматы: 6-го флот. экип.—Симонъ **Кантуръ** и учебно-артиллерійскаго отряда Балтійскаго флота Петръ **Горячевъ**; въ машинные кондукторы: машинные квартирмейстеры 1-й ст. флот. экип.: 7-го Николай **Шапошниковъ**, 19-го—Прокофій **Калайда**, 31-го — Ефимъ **Халимоновъ**, 32-го — Филиппъ **Садовъ**, 34-го Яковъ **Ризъ** и 37-го Карпъ **Поповъ**; въ минно-машинные кондукторы: минно-машинные квартирмейстеры 1-й ст. флот. экип.: 3-го—Федоръ **Морозовъ**, 29-го—Федоръ **Бондаренко** и учебно-миннаго отряда Балтійскаго флота Александръ **Зиськинъ**; подшкиперы 1-й ст.: гвардейскаго экип.—Николай **Сыровъ**, Ревельскаго флот. полуэкип.—Николай **Лощининъ** и Каспійскаго флот. экип. — Василій **Сафроновъ**; въ старшіе минно-артиллерійскіе содержатели: минно-артиллерійскій содержатель 1-й ст. 3-го флот. экип.—Степанъ **Типаевъ**.

опредѣляется *вновь на службу*: отставной шкиперъ Квантунскаго флот. экип.—Константинъ **Клафтонъ**.

№ 34. 19-го февраля 1904 года.

Въ виду отдаленности театра военныхъ дѣйствій на Дальнемъ Востокѣ и особенностей мѣстной службы, 4-го февраля сего года, Высочайше утверждены прилагаемыя при этомъ новыя правила выдачи довольствія чинамъ Военнаго вѣдомства, командируемымъ на Дальній Востокъ.

16-го февраля ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ Высочайше соизволилъ на распространеніе упомянутыхъ правилъ соотвѣтственно и на чиновъ Морского вѣдомства.

О чемъ объявляю для руководства.

ПРАВИЛА

о довольствіи чиновъ Военнаго вѣдомства, командируемыхъ на Дальній Востокъ.

(Высочайше утверждены 4-го февраля 1904 г.).

1. *Лицамъ, командируемымъ для занятія опредѣленныхъ должностей*, выдавать пособія по этимъ должностямъ на основаніи Положенія приказа по Воен. вѣд. 1895 г. № 306 и пособія приказа по Воен. вѣд. 1900 г. № 418, передъ отправленіемъ, а добавочное довольствіе производить со дня отправленія.

Прогонныя деньги на основаніи положеній, установленныхъ для командируемыхъ.

2. *Лицамъ, командируемымъ въ распоряженіе мѣстнаго начальства: а) На театръ военныхъ дѣйствій и въ мѣстности, объявленныя на военномъ положеніи*, выдавать военно-подъемныя деньги передъ отправленіемъ, а походные порціоны со дня отъѣзда по нижеслѣдующимъ нормамъ:

	Военно-подъемныя деньги.	Походные порціоны.
Лицамъ, состоящимъ въ генеральскихъ чинахъ.	250 р.	4 р. — к.
Штабъ-офицерскихъ (*)	150 »	3 » — »
Оберъ-офицерскихъ	100 »	2 » — »

	Военно-подъемныя деньги.	Походные порціоны.
Остальнымъ лицамъ, имѣющимъ по положенію прик. по Воен. вѣд. 1895 г. № 306 право на означенные виды довольствія	50 р.	— р. 50 к.

Дополнительное пособіе на основаніи приказа по Воен. вѣд. 1900 г. № 418 передъ отправленіемъ.

Тѣмъ изъ означенныхъ чиновъ, кто долженъ нести службу верхомъ, выдавать пособія: лицамъ генеральскихъ чиновъ на 2 верхов. и 2 упряжн. лошади и на покупку экипажа, состоящимъ въ штабъ-офицерскихъ чинахъ на 2 верхов. лошади и въ оберъ-офицерскихъ чинахъ на 1 верхов. лошадь.

(*) Гражданскіе чины V класса приравниваются къ штабъ-офицерамъ.

Пособія на пріобрѣтеніе сѣдла (75 р.) тѣмъ, кому по своей постоянной должности не положено верховой лошади.

Прогонныя деньги на основаніи положеній, установленныхъ для командируемыхъ.

б) *въ мобилизованные округа* выдавать пособія по приказу по Воен. вѣд. 1900 г. № 418 передъ отправленіемъ.

Прогонныя деньги на основаніи положеній, установленныхъ для командируемыхъ.

3. *Лицамъ, командируемымъ временно, кои остаются въ распоряженіи своего постояннаго начальства.*

Прогонныя деньги на основаніи положеній, установленныхъ для командируемыхъ, и суточныя деньги, со дня отъѣзда, за все время командировки, въ размѣрѣ:

Лицамъ, состоящимъ въ генеральскихъ чинахъ по .	4 р. — к.
Штабъ-офицерскихъ (*).	3 » — »
Оберъ-офицерскихъ	1 » 50 »

Остальнымъ лицамъ, имѣющимъ по положенію прик. по Воен. вѣд. 1895 г. № 306 право на порціоны . . — » 75 »

4) Лицамъ, коимъ предоставлено право получать пособія по военному времени *передъ отправленіемъ*, исчислять оклады на покупку лошадей по цѣнамъ, установленнымъ для тѣхъ мѣстностей, откуда они отправляются.

№ 39. 26-го февраля 1904 года.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: въ старшіе машинные содержатели—машинный содержатель 1-й ст. 34-го флотскаго экипажа Антонъ **Петровскій**.

УВОЛЬНЯЮТСЯ *отъ службы*: минный кондукторъ 29-го флотскаго экипажа Матвѣй **Курловъ**.

№ 44. 4-го марта 1904 года.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: въ артиллерійскіе кондукторы: артиллерійскій квартирмейстеръ 1-й ст. 3-го флот. экип. — Сергѣй **Прокофьевъ**; въ минные кондукторы: минные квартирмейстеры 1-й ст. флот. экип.: 2-го—Павелъ **Сапаровъ** и 4-го—Егоръ **Лапшинъ**; въ сиг-

(*) Гражданскіе чины V класса приравниваются къ штабъ-офицерамъ.

нальные кондукторы: сигнальные боцманматы флот. экип.: 31-го—Павелъ **Ткачъ**, 33-го—Иванъ **Повѣщенко** и 34-го—Григорій **Козинецъ**; въ машинные кондукторы: машинный квартирмейстеръ 1-й ст. 11-го флот. экип.—Павелъ **Матявинъ**; въ минно-машинные кондукторы: минно-машинный квартирмейстеръ 1-й статьи 28-го флотскаго экип.—Семенъ **Бадасенъ**.

По приговору Кронштадтскаго военно-морского суда опредѣлено шкипера кондукторскаго званія Василія **Иванова**, за преступленія, предусмотрѣнныя 2 ч. 96 ст. и 1 ч. 192 ст. Военно-Морского Устава о Наказаніяхъ, *исключить изъ службы* съ лишеніемъ чиновъ и съ послѣдствіями въ 36 и 38 ст. сего Устава указанными.

№ 50. 9-го марта 1904 года.

На основаніи ст. 52-й Положенія о морскихъ призахъ (кн. X Св. Морск. Пост., изд. 1901 г., Приложеніе къ ст. 353), назначены: въ портовой призовой судъ въ Севастополѣ: членами: капитаны 2-го ранга: **Парфеновъ** и **Шарыгинъ**; уѣздный членъ Симферопольскаго окружного суда, коллежскій совѣтникъ **Гладковъ** и городской судья 1-го участка города Севастополя, коллежскій асессоръ **Тихій**—по назначенію Министра Юстиціи; консулъ въ Нагасаки, въ званіи камеръ-юнкера Высочайшаго Двора, надворный совѣтникъ князь **Гагаринъ**—по назначенію Министра Иностранныхъ Дѣлъ; прокуроромъ — прокуроръ Севастопольскаго военно-морского суда, дѣйствительный статскій совѣтникъ **Пржерадскій**, и секретаремъ—штатный кандидатъ на судебныя должности при Севастопольскомъ военно-морскомъ судѣ, губернскій секретарь **Раздольскій**; въ портовой призовой судъ въ портѣ Императора Александра III: членами: командиръ 15-го флотскаго экипажа, капитанъ 1-го ранга **Купреяновъ**; капитанъ 1-го ранга **Петровъ 2-й**; члены Либавскаго окружного суда, статскіе совѣтники: **Сѣроцинскій** и **Ротрофи**—по назначенію Министра Юстиціи; генеральный консулъ въ Іокогамѣ, въ званіи камергера Высочайшаго Двора, статскій совѣтникъ фонъ **Сиверсъ** — по назначенію Министра Иностранныхъ Дѣлъ; прокуроромъ—прокуроръ Кронштадтскаго военно-морского суда, дѣйствительный статскій совѣтникъ **Матвѣенко**, и секретаремъ — лейтенантъ **Мочалинъ**; въ портовой призовой судъ въ портѣ Артуръ: членами: командиръ эскадреннаго броненосца «Цесаревичъ», капитанъ 1-го ранга

Григоровичъ; командиръ крейсера II ранга «Джигитъ», капитанъ 2-го ранга **Назаревскій**; мировые судьи округа Портъ-Артурскаго окружного суда: капитанъ запаса **Разумовскій** и коллежскій секретарь **Дмитріевъ** — по назначенію Министра Юстиціи; вице-консулъ въ Сеулѣ, надворный совѣтникъ **Поляновскій**—по назначенію Министра Иностранныхъ Дѣлъ; прокуроромъ — исполняющій обязанности прокурора временного военно-морского суда во Владивостокѣ, штабсъ-капитанъ **Твердый**, и секретаремъ—помощникъ секретаря временного военно-морского суда во Владивостокѣ, коллежскій секретарь **Ильинскій**; въ портовой призовой судъ въ Владивостокѣ: членами: командиръ транспорта «Якутъ», капитанъ 2-го ранга **Балкъ 1-й**; командиръ транспорта «Камчадалъ», капитанъ 2-го ранга **Рюминъ 1-й**; мировые судьи округа Владивостокскаго окружного суда: коллежскій асессоръ **Савостицкій** и коллежскій секретарь **Чебаненко** — по назначенію Министра Юстиціи; секретарь миссіи въ Кореѣ, надворный совѣтникъ **Штейнъ**—по назначенію Министра Иностранныхъ Дѣлъ; прокуроромъ—помощникъ прокурора при Кронштадтскомъ военно-морскомъ судѣ, титулярный совѣтникъ **Глязеръ**, и секретаремъ—лейтенантъ **Гампеpъ** — всѣ съ оставленіемъ въ занимаемыхъ ими должностяхъ.

ПРИКАЗЫ

УПРАВЛЯЮЩАГО МОРСКИМЪ МИНИСТЕРСТВОМЪ.

№ 37. 19-го февраля 1904 года.

20-го августа прошлаго года, на рейдѣ Севастопольскаго порта затонулъ паровой катеръ эскадреннаго броненосца «Екатерина II».

Произведеннымъ разслѣдованіемъ выяснено, что упомянутый катеръ, идя съ порученіемъ, подъ командою фельдфебеля Кравцова, встрѣтилъ на пути своемъ пассажирскій пароходъ финляндскаго общества, отвалившій отъ Графской пристани и державшій на пересѣчку курса парового катера. Видя, что ему не пройти подъ носомъ парохода, и разсчитывая его обогнать, фельдфебель Кравцовъ измѣнилъ курсъ и пошелъ рядомъ съ пароходомъ. Въ это время навстрѣчу обоимъ судамъ показался другой пароходъ

того же общества, направлявшійся отъ Сѣвернаго берега Севастопольской бухты къ Графской пристани. Опасаясь попасть между обоими пароходами, старшина парового катера положилъ лѣво на бортъ, чтобы пройти подъ носомъ перваго парохода, но маневръ этотъ не удался, и пароходъ ударилъ катеръ въ правую скулу, вслѣдствіе чего послѣдній немедленно затонулъ. Поднятый средствами порта катеръ оказался негоднымъ къ дальнѣйшей службѣ.

Признавая возможнымъ, согласно съ заключеніемъ главнаго командира Черноморскаго флота и портовъ Чернаго моря, отнести настоящее происшествіе къ неизбѣжнымъ въ морѣ случайностямъ, я приказалъ окончить это дѣло въ административномъ порядкѣ, съ принятіемъ убытка, въ количествѣ двухъ тысячъ восьмисотъ шестидесяти двухъ рублей 50 коп., на счетъ казны; о чемъ на основаніи примѣчанія къ 1 132 ст. Воен.-Морск. Суд. Устава, объявляю по Морскому вѣдомству.

№ 45. 2-го марта 1904 года.

Адмиралтействъ-Совѣтъ, по журналу 18-го февраля текущаго года № 4 573, ст. 38 848, положилъ дополнить Высочайше утвержденное 27-го ноября 1897 г. Положеніе о снабженіи судовъ постоянными предметами, запасами и матеріалами по части шкипера включеніемъ въ него мегафоновъ, съ указаніемъ объ отпускѣ на суда первыхъ двухъ ранговъ по два, а на прочія суда—по одному.

Объявляю объ этомъ по Морскому вѣдомству для руководства.

№ 46. 4-го марта 1904 года.

6-го апрѣля прошлаго года, на Копенгагенскомъ рейдѣ, во время шторма, погибъ 10 весельный катеръ крейсера II ранга «Крейсеръ».

Произведеннымъ по этому дѣлу дознаніемъ выяснено, что означеннаго числа крейсеръ стоялъ въ Копенгагенѣ, на внутреннемъ рейдѣ, имѣя гребной катеръ на бакштовѣ.

Въ виду усилившагося шторма, по предложенію портового начальства, на крейсерѣ отдали правый якорь и стали травить лѣвый канатъ, заведенный на бочку; послѣдній, при задержкѣ его палубнымъ стопоромъ, лопнулъ, вслѣдствіе чего крейсеръ неожиданно получилъ задній ходъ и навалилъ на боновое загражденіе.

Скорость дрейфа была такъ велика, что вахтенный начальникъ успѣлъ только убрать дневальнаго съ катера, очутившагося между кормою крейсера и деревяннымъ бономъ. Раздавленный катеръ оказался къ дальнѣйшей службѣ негоднымъ.

Находя, согласно съ мнѣніемъ главнаго командира Кронштадтскаго порта, что потеря катера не можетъ быть отнесена къ винѣ кого-либо изъ находившихся на крейсерѣ лицъ, я призналъ возможнымъ окончить настоящее дѣло въ административномъ порядкѣ, съ принятіемъ убытка, въ количествѣ одной тысячи восьмисотъ сорока шести рублей $17^1/_2$ коп., на счетъ казны; о чемъ, на основаніи примѣчанія къ 1 132 ст. Воен.-Морск. Суд. Устава, объявляю по Морскому вѣдомству.

ЦИРКУЛЯРЫ ГЛАВНАГО МОРСКОГО ШТАБА.

№ 35. 16-го февраля 1904 года.

Главный Морской Штабъ, по приказанію Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, объявляетъ къ непремѣнному руководству копію циркулярнаго отношенія Главноуправляющаго Собственною Его Императорскаго Величества Канцелярію, отъ 9-го февраля за № 270, о празднованіи юбилеевъ должностныхъ лицъ, а также правительственныхъ и общественныхъ учрежденій.

Собственная Его Императорскаго Величества Канцелярія.

Копія.

№ 270. 9-го февраля 1904 г.

Господину Управляющему Морскимъ Министерствомъ.

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, изъ повергаемыхъ на Всемилостивѣйшее ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА воззрѣніе наградныхъ представленій и изъ сообщеній повременной печати, усмотрѣть изволилъ, что по нѣкоторымъ вѣдомствамъ продолжаютъ встрѣчаться случаи отступленій отъ точнаго смысла дѣйствующихъ постановленій отно-

сительно празднованія юбилеевъ должностныхъ лицъ, а также правительственныхъ и общественныхъ учрежденій (Св. Зак., Т. III. Уст. Служб. Прав., ст. 665 и примѣч.), невзирая на Высочайшую волю о неуклонномъ соблюденіи относящихся до этого предмета правилъ, объявленную въ циркулярѣ Управлявшаго Собственною Его Императорскаго Величества Канцелярію, статсъ-секретаря Ренненкампфа 30-го марта 1891 года.

Такъ, нерѣдко чествованіе служащихъ происходитъ въ совершенно произвольно избираемые, не допускаемые закономъ сроки: по случаю десятилѣтняго пребыванія въ одной и той же должности, двадцатипяти-, тридцатипяти- или сорокалѣтняго состоянія на службѣ въ офицерскихъ или классныхъ чинахъ и т. п.; при этомъ хотя формальнаго разрѣшенія высшаго начальства на сего рода празднованія не испрашивается, но по существу они ничѣмъ не отличаются отъ чествованій офиціальныхъ. Равнымъ образомъ. вопреки общему запрещенію всякихъ подношеній юбилярамъ отъ подчиненныхъ имъ лицъ, считается возможнымъ допускать въ семъ отношеніи изъятія для иконъ, заключаемыхъ часто въ цѣнные оклады, для художественнныхъ ларцовъ съ адресами и т. д.

Засимъ, въ явное противорѣчіе правилу, дозволяющему праздновать юбилеи учрежденій, заведеній и обществъ лишь по истеченіи полныхъ полустолѣтій ихъ существованія, ходатайства о чествованіи такого рода юбилеевъ возбуждаются и въ иные сроки, напримѣръ по поводу двадцатипяти-, сорока- или семидесятипятилѣтней дѣятельности установленія.

Наконецъ, несмотря на прямое запрещеніе закона, зачастую къ юбилеямъ учрежденій испрашиваются награды служащимъ въ нихъ. Между тѣмъ единственнымъ справедливымъ основаніямъ для наградныхъ представленій могутъ быть только заслуги самихъ награждаемыхъ. Добрая же слава чествуемаго установленія и оказанная имъ польза созидаются дѣйствіями лицъ, входившихъ въ его составъ за все время его существованія, а не одного лишь наличнаго ко времени наступленія юбилея служебнаго персонала. Поэтому объявленіе награды, испрошенной установленнымъ порядкомъ за дѣйствительныя служебныя отличія, если и допустимо въ день юбилея награждаемаго лица, то является совершенно неумѣстнымъ при юбилеяхъ учрежденій.

Въ Монаршей заботливости о строгомъ соблюденіи законности въ служебномъ строѣ государственныхъ учрежденій ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО въ 4-й день февраля сего года Высо-

чайше повелѣть соизволилъ подтвердить всѣмъ вѣдомствамъ къ непремѣнному руководству, чтобы впредь означенныя выше и другія однородныя съ ними нарушенія правилъ, изданныхъ для празднованія юбилеевъ, отнюдь не были допускаемы.

О такой Монаршей волѣ имѣю честь увѣдомить ваше высокопревосходительство къ надлежащему исполненію.

№ 42. 20-го февраля 1904 года.

Въ вѣдомостяхъ объ оборотахъ судовыхъ государственныхъ сберегательныхъ кассъ форма № 6 въ графѣ «число книжекъ» (за отчетный мѣсяцъ) не слѣдуетъ показывать книжки, выданныя согласно ст. 40 «Наказа» означеннымъ кассамъ, по переводамъ изъ другихъ кассъ, такъ какъ въ упомянутыхъ вѣдомостяхъ формы № 6 показывается единственно лишь движеніе наличныхъ денежныхъ суммъ по вкладамъ судовыхъ сберегательныхъ кассъ.

№ 49. 29-го февраля 1904 года.

Главный Морской Штабъ объявляетъ при семъ, распубликованный въ Собраніи узаконеній и распоряженій Правительства 1901 года за № 103, Высочайше утвержденный, въ 11-й день августа того года, проектъ измѣненій, дополненій и отмѣны нѣкоторыхъ статей статута ордена Св. Георгія и знака отличія военнаго ордена, помѣщеннаго въ Сводѣ Учрежденія орденовъ изданія 1892 года (*).

№ 51. 29-го февраля 1904 года.

Въ дополненіе къ приказу по Морскому вѣдомству 28-го сего февраля за № 40, Главный Морской Штабъ объявляетъ утвержденное Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ «Положеніе о стипендіяхъ имени бывшаго командира Владивостокскаго порта, вице-адмирала **Чухнина**».

(*) Проектъ приложенъ къ официальному отдѣлу, см. стр. 1—31.

На подлинномъ написано:

«Утверждаю».

Подписалъ: Управляющій Морскимъ Министерствомъ,

генералъ-адмиралъ *Авеланъ.*

26-го февраля 1904 года.

Положеніе о стипендіяхъ имени бывшаго командира Владивостокскаго порта, вице-адмирала Григорія Павловича Чухнина.

1) На проценты съ капитала 5 700 рублей, собраннаго, по добровольной подпискѣ, чинами Владивостокскаго порта и эскадры Тихаго океана, утверждаются стипендіи имени бывшаго командира Владивостокскаго порта, вице-адмирала Григорія Павловича **Чухнина**, не свыше 200 руб. каждая.

2) Означенный капиталъ, подъ наименованіемъ капитала вице-адмирала Григорія Павловича **Чухнина**, остается навсегда неприкосновеннымъ. Причитающіеся на этотъ капиталъ проценты обращаются на выдачу стипендій дѣтямъ чиновъ Морского вѣдомства, получающимъ образованіе въ высшихъ учебныхъ заведеніяхъ Имперіи.

Примѣчаніе. Въ тѣхъ случаяхъ, когда не всѣ стипендіи могутъ быть распредѣлены между воспитанниками высшихъ учебныхъ заведеній, свободныя изъ нихъ предоставляются дѣтямъ чиновъ Морского вѣдомства, воспитывающимся въ другихъ учебныхъ заведеніяхъ.

3) Остатки отъ процентовъ и всѣ другія случайныя поступленія пріобщаются къ неприкосновенному капиталу и получаемые съ нихъ проценты обращаются на увеличеніе числа стипендій.

4) Правомъ на полученіе стипендіи вице-адмирала **Чухнина** пользуются дѣти наименѣе достаточныхъ чиновъ Морского вѣдомства, которые прослужили по этому вѣдомству не менѣе десяти лѣтъ.

Примѣчаніе: Лица, служащія по вольному найму, пользуются въ этомъ отношеніи одинаковыми правами съ состоящими на дѣйствительной службѣ.

5) При всѣхъ прочихъ равныхъ условіяхъ, право на полученіе стипендіи преимущественно принадлежитъ дѣтямъ лицъ, участвовавшихъ въ составленіи капитала вице-адмирала **Чухнина**.

Затѣмъ сиротамъ отдается предпочтеніе предъ дѣтьми лицъ, находящихся въ живыхъ, а изъ послѣднихъ тѣмъ дѣтямъ, отцы коихъ получаютъ меньшее содержаніе или же обременены болѣе многочисленнымъ семействомъ.

6) Лица, желающія воспользоваться правомъ на полученіе стипендіи (или опекуны и родственники), подаютъ о томъ просьбу съ указаніемъ заведенія, въ коемъ желаютъ получить образованіе, въ то учрежденіе Морского вѣдомства, въ которомъ служили или состоятъ на службѣ ихъ отцы.

7) Подлежащія учрежденія, разсмотрѣвъ поступившія просьбы, представляютъ таковыя къ 1-му мая каждаго года комитету, съ своимъ заключеніемъ и съ приложеніемъ документовъ о службѣ отцовъ тѣхъ лицъ, кои ищутъ стипендіи и о правѣ ихъ поступленія въ указанное имъ заведеніе.

8) Окончательный выборъ стипендіатовъ, на основаніи вышеизложенныхъ правилъ и опредѣленіе размѣра стипендіи принадлежитъ комитету, который объявляетъ о своихъ рѣшеніяхъ просителямъ до начала учебнаго года и въ то же время сообщаетъ о нихъ начальству, соотвѣтствующихъ учебныхъ заведеній.

9) Вмѣстѣ съ стипендіатами комитетъ избираетъ къ нимъ 3 кандидатовъ, для немедленнаго занятія тѣхъ стипендій, которыя могутъ открыться въ теченіе учебнаго года.

10) Лица, представившія прошенія, но не удостоенныя стипендіи въ какомъ-либо году, не лишаются права быть избранными въ послѣдующіе годы.

11) Удостоенное стипендіи лицо пользуется ею до окончанія курса, если оно только не потеряетъ на то право по какимъ-либо причинамъ. Въ послѣднемъ случаѣ, комитетъ предоставляетъ право на полученіе освобождающейся стипендіи другому лицу или изъ избранныхъ имъ кандидатовъ или вновь представленныхъ морскими учрежденіями лицъ.

12) Комитетъ состоитъ изъ предсѣдателя—командира Владивостокскаго порта и четырехъ членовъ, по выбору предсѣдателя.

№ 58. 5-го марта 1904 года.

Главный Морской Штабъ рекомендуетъ, для распространенія среди нижнихъ чиновъ, весьма полезную и интересную брошюру «Вооруженныя силы Японской Имперіи и краткія свѣдѣнія о япон-

скомъ государствѣ», изданную генеральнаго штаба полковникомъ **Богуславскимъ**.

Весь чистый доходъ отъ продажи этой брошюры предназначенъ въ помощь семьямъ убитыхъ на войнѣ.

Цѣна изданія 20 копѣекъ. Главный складъ у издателя—С.-Петербургъ, Николаевская академія генеральнаго штаба.

ЦИРКУЛЯРЫ МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКАГО КОМИТЕТА.

ПО МИННОМУ ДѢЛУ № 66.

№ 16. 21-го февраля 1904 г.

Въ дополненіе статьи 166 Правилъ по минному дѣлу, изданія 1900 года, Морской Техническій Комитетъ объявляетъ, что у снаряженныхъ пироксилиномъ минъ загражденія всѣхъ образцовъ, имѣющихъ запальный стаканъ и патронъ внутри мины, слѣдуетъ окрашивать въ красную краску кольцо снизу мины, вокругъ горловины, служащей для укладки пироксилина, для отличія отъ учебныхъ минъ, снаряженныхъ пескомъ съ опилками.

ПО КОРАБЛЕСТРОЕНІЮ.

№ 17. 9-го марта 1904 года.

По разсмотрѣніи въ Морскомъ Техническомъ Комитетѣ результатовъ испытаній составовъ для окраски подводныхъ частей судовъ, представленныхъ разными фирмами и лицами, вслѣдствіе объявленнаго циркуляромъ Морского Техническаго Комитета отъ 25-го сентября 1897 года, за № 23, конкурса на изысканіе такого наилучшаго состава, оказалось, что ни одинъ изъ представленныхъ на соисканіе преміи и испытанныхъ составовъ не удовлетворилъ требованіямъ конкурса.

На основаніи изложеннаго, Морской Техническій Комитетъ, журналомъ своимъ по кораблестроенію отъ 25-го февраля 1904 года, за № 26, положилъ признать объявленный циркуляромъ отъ 23-го сентября 1897 года, за № 23, конкурсъ на изысканіе наилучшаго

состава для окраски подводныхъ частей судовъ несостоявшимся и дальнѣйшее теченіе конкурса прекратить.

Такое рѣшеніе Техническаго Комитета утверждено Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ.

О чемъ Комитетъ объявляетъ по Морскому вѣдомству для свѣдѣнія..

СПИСОКЪ

нижнихъ чиновъ флота, погибшихъ во время военныхъ дѣйствій.

(Объявленный въ циркулярахъ Главнаго Морского Штаба за №№ 39, 47, 50 и въ дополненіяхъ циркуляровъ за № 33, 36 и 38).

Убиты, погибли и умерли отъ ранъ:

13-го ФЛОТСКАГО ЭКИПАЖА, УБИТЫ НА КРЕЙСЕРѢ I РАНГА «ВАРЯГЪ»:

Квартирмейстеръ Иванъ Павловъ **Костинъ** — (Самарской губ., Бугусланскаго уѣзда); комендоры: Григорій Мануиловъ **Посновъ**— (Рязанской губ., Сапожковскаго уѣзда); Мартіанъ Леоновъ **Островскій**—(Волынской губ., Новгородъ-Волынскаго уѣзда); Даніилъ Филипповъ **Кочубей** — (Полтавской губ., Переяславскаго уѣзда), и Степанъ Дмитріевъ **Капраловъ** — (Казанской губ., Царевококшайскаго уѣзда); марсовой Федоръ Устиновъ **Хохловъ**—(Саратовской губ., Балашевскаго уѣзда); штабъ-горнистъ Николай Августовъ **Нагле** — (Витебской губ., Люцинскаго уѣзда); барабанщикъ Донатъ Космировъ **Карнѣевъ**—(Витебской губ., Люцинскаго уѣзда); матросы 1-й ст.: Матвѣй Игнатьевъ **Дерябинъ** — (Пермской губ., Верхотурскаго уѣзда); Климентій Афанасьевъ **Кузнецовъ**—(Костромской губ., Вазнавинскаго уѣзда); Романъ Григорьевъ **Балабановъ**—(Тамбовской губ. и уѣзда); Василій Ивановъ **Холмыковъ**— (Витебской губ., Полоцкаго уѣзда); Ефимъ Егоровъ **Грибовъ**— (Калужской губ., Мосальскаго уѣзда); Федоръ Андреевъ **Едревецъ**—(Лифляндской губ., Венденскаго уѣзда); Александръ Ильинъ **Кузнецовъ** — (Калужской губ., Лихвинскаго уѣзда); Кириллъ **Ивановъ** — (С.-Петербургской губ., Гдовскаго уѣзда), и Михаилъ

Федоровъ **Журавлевъ** — (Нижегородской губ., Макарьевскаго уѣзда); матросы 2-й ст.: Кириллъ Дмитріевъ **Зрѣловъ**—(Тверской губ., Вышневолоцкаго уѣзда), и Дмитрій Федоровъ **Артасовъ**—(Калужской губ., Лихвинскаго уѣзда); Карлъ Яновъ **Строге**—(Курляндской губ., Виндавскаго уѣзда), и Михаилъ Михайловъ **Кабаневъ**—(Рязанской губ., Спасскаго уѣзда); минно-артиллерійскій содержатель Василій Дмитріевъ **Мальцевъ** — (Ярославской губ., Ростовскаго уѣзда); писарь Василій Федоровъ **Оськинъ**—(Нижегородской губ., Лукьяновскаго уѣзда); машинистъ Иванъ Ивановъ **Гребениковъ**—(Курской губ. и уѣзда), и кочегаръ Андрей Егоровъ **Леонтьевъ**—(Тверской губ., Вышневолоцкаго уѣзда).

Погибли 29-го января на транспортѣ «Енисей»:

Машинный кондукторъ Михаилъ Александровъ **Крыловъ** — (Нижегородской губ., Ардатовскаго уѣзда); строевые квартирмейстеры: Яковъ Федоровъ **Скворцовъ**—(Самарской губ., Ставропольскаго уѣзда); Николай Ивановъ **Шалаевъ**—(Московской губ., Дмитровскаго уѣзда), и Дмитрій Григорьевъ **Якунинъ**—(Воронежской губ., Павловскаго уѣзда); старшій минеръ Иванъ Егоровъ **Полунинъ**—(Рязанской губ., Данковскаго уѣзда); минеры: Дмитрій Ивановъ **Бредниковъ** — (Ярославской губ., Пошехонскаго уѣзда); Денисъ Михайловъ **Шкиря**—(Харьковской губ. и уѣзда); Михаилъ Захаровъ **Гирченко** — (Полтавской губ., Миргородскаго уѣзда); Никифоръ Ивановъ **Терченко** — (Полтавской губ., Харольскаго уѣзда); Григорій Савельевъ **Савельевъ** — (С.-Петербургской губ., Гдовскаго уѣзда); Николай Даниловъ **Бѣловъ**—(Новгородской губ., Череповецкаго уѣзда), и Егоръ Захаровъ **Бѣляевъ**—(Новгородской губ., Череповецкаго уѣзда); подручный минеръ Сергѣй Андреевъ **Кожевниковъ** — (Уфимской губ., Мензелинскаго уѣзда); комендоры: Иванъ Никифоровъ **Никифоровъ**—(Псковской губ. и уѣзда); Иванъ Михайловъ **Ивановъ**—(Витебской губ., Рѣжицкаго уѣзда); марсовой Иванъ Антоновъ **Кузнецовъ**—(Пермской губ., Комышевскаго уѣзда); боцманматъ рулевой Михаилъ Кузьминъ **Малѣевъ**—(Астраханской губ. и уѣзда); водолазъ Степанъ Акимовъ **Корневъ**—(Тамбовской губ. и уѣзда); боцманматъ сигнальщикъ Меѳодій Васильевъ **Борисовъ**—(Тульской губ., Ефремовскаго уѣзда); сигнальщики: Иванъ Игнатьевъ **Ковлыкинъ** (Смоленской губ., Ельнянскаго уѣзда); Кириллъ Николаевъ **Маворовъ** — (Тульской

губ., Ефремовскаго уѣзда), и Андріанъ Ермиловъ **Алексахинъ**—(Владимірской губ., Покровскаго уѣзда); барабанщикъ Василій Семеновъ **Смѣховъ**—(Вятской губ., Слободскаго уѣзда); матросы: Иванъ Васильевъ **Малышевъ** — (Симбирской губ., Курмышскаго уѣзда); Михаилъ Васильевъ **Бербешкинъ**—(Тамбовской губ., Кирсановскаго уѣзда); Василій Васильевъ **Вершининъ**—(Вятской губ., Слободскаго уѣзда); Семенъ Тимофѣевъ **Шепоренокъ** — (Пермской губ., Верхотурскаго уѣзда); Алексѣй Петровъ **Споровъ**—(Тамбовской губ., Кирсановскаго уѣзда); Андрей Семеновъ **Камаевъ**—(Нижегородской губ., Арзамасскаго уѣзда); Иванъ Кузьминъ **Синявинъ**—(Симбирской губ. и уѣзда); Петръ Филипповъ **Кашутинъ**—(Пермской губ., Шадринскаго уѣзда), и Михаилъ Лавровъ **Лавровъ**—(Смоленской губ., Бѣльскаго уѣзда); гальванеръ Дмитрій Михайловъ **Михайловъ**—(Тверской губ., Бѣжецкаго уѣзда); матросы: Афанасій Ивановъ **Сабынинъ**—(Курской губ., Старооскольскаго уѣзда); Людвигъ Ивановъ **Яворскій** — (Волынской губ., Житомірскаго уѣзда); Егоръ Мироновъ **Смирновъ** — (Московской губ., Можайскаго уѣзда); Іосифъ Криштофоровъ **Путанъ** — (Курляндской губ., Илукскаго уѣзда); Петръ Ивлѣевъ **Черновановъ** — (Воронежской губ., Богучарскаго уѣзда); Сергѣй Леоновъ **Барановскій** — (Волынской губ., Житомірскаго уѣзда); Денисъ Федоровъ **Бѣлковскій** — (Могилевской губ., Сѣнневскаго уѣзда); Семенъ Евграфовъ **Нужновъ** — (Воронежской губ., Бобровскаго уѣзда), и Прокопій Николаевъ **Черниковъ** — (Воронежской губ., Бобровскаго уѣзда); маляръ Степанъ Ксенофонтовъ **Орловъ**—(Симбирской губ., Курмышскаго уѣзда); коки: Антонъ Павловъ **Богдановъ** — (Самарской губ., Бузулукскаго уѣзда), и Аверьянъ Никифоровъ **Кузинъ** — (Тамбовской губ., Елатомскаго уѣзда); машинный квартирмейстеръ Андрей Корниловъ **Лютиковъ**—(Симбирской губ. и уѣзда); машинисты: Андрей Яковлевъ **Монзиковъ**—(Вологодской губ., Тотемскаго уѣзда); Иванъ Андреевъ **Бугровъ** — (Нижегородской губ., Княгининскаго уѣзда); Самуилъ Михайловъ **Крюковъ** — (Симбирской губ., Сызранскаго уѣзда); Елисей Михайловъ **Борисовъ**—(Пермской губ., Соликамскаго уѣзда); Михаилъ Федоровъ **Орловъ** — (Костромской губ., Чухломскаго уѣзда); Павелъ Яковлевъ **Журавлевъ** — (Псковской губ. и уѣзда); Иванъ Алексѣевъ **Сироткинъ**—(Костромской губ., Варнавинскаго уѣзда); Федоръ Сидоровъ **Ласковъ**—(Вятской губ., Елабужскаго уѣзда); Арсеній Александровъ **Румянцевъ**—(Тульской губ., Ефремовскаго уѣзда); Павелъ Ивановъ **Колобановъ**—

(Вятской губ., Елабужскаго уѣзда), и Іосифъ Макаровъ **Кноготковъ**—(Калужской губ., Мещовскаго уѣзда); баталеръ Яковъ Афанасьевъ **Трубниковъ**—(Курской губ., Щигровскаго уѣзда); минно-артиллерійскій содержатель Никита Алексѣевъ **Бондаренко** — (Харьковской губ. и уѣзда); санитаръ Василій Терентьевъ **Колгановъ** — (Нижегородской губ., Лукояновскаго уѣзда); подр. хоз. тр. отсѣк. Федоръ Матвѣевъ **Макаровъ** — (Владимірской губ., Переяслав.-Залѣс. уѣзда); кочегары: Андріанъ Александровъ **Роговъ**—(Вологодской губ., Яренскаго уѣзда); Яковъ Наумовъ **Ежковъ**—(Владимірской губ., Меленковскаго уѣзда); Алексѣй Тимофѣевъ **Колесниковъ** — (Пермской губ., Камышловскаго уѣзда); Павелъ Артемьевъ **Муравьевъ**—(Костромской губ., Варнавинскаго уѣзда); Степанъ Ивановъ **Сидѣлевъ** — (Тамбовской губ.); Фролъ Ермиловъ **Артюхинъ** — (Тамбовской губ. и уѣзда); Сергѣй Васильевъ **Бѣловъ**—(Самарской губ., Бузулукскаго уѣзда); Григорій Егоровъ **Егурновъ** — (Самарской губ., Бузулукскаго уѣзда); Михаилъ Спиридоновъ **Черновъ** — (Самарской губ., Бузулукскаго уѣзда); Иванъ Федоровъ **Исаевъ** — (Симбирской губ., Курмышскаго уѣзда); Андрей Логиновъ **Сопотовъ** — (Тамбовской губ. и уѣзда); Тихонъ Ивановъ **Суздалевъ** — (Тамбовской губ., Усманскаго уѣзда); Дмитрій Яковлевъ **Рукавишниковъ**—(Вятской губ., Яранскаго уѣзда); Ефимъ Тихоновъ **Воробьевъ**—(Воронежской губ., Острогожскаго уѣзда); Андрей Максимовъ **Трещиловъ**—(Харьковской губ., Изюмскаго уѣзда); Николай Ильинъ **Гусевъ** — (Тверской губ., Старицкаго уѣзда); Егоръ Петровъ **Германъ**—(Витебской губ., Городокскаго уѣзда); Меѳодій Семеновъ **Каспрукъ**—(Подольской губ. и уѣзда); Яковъ Ивановъ **Голованов**ъ — (Пензенской губ., Краснослободскаго уѣзда); Яковъ Максимовъ **Максимовъ**—(Рязанской губ. и уѣзда); Мина Фроловъ **Балабанъ**—(Бессарабской губ., Акерманскаго уѣзда), и Василій Ивановъ **Мищукъ**—(Калужской губ., Дубенскаго уѣзда); кочегарн. кварт. Филиппъ Дмитріевъ **Горбуновъ** — (Тамбовской губ., Моршанскаго уѣзда); кочегары: Иванъ Ивановъ **Приходько** — (Черниговской губ., Новгородъ-Сѣверскаго уѣзда); Григорій Михайловъ **Кондрашевъ**—(Минской губ., Мозырскаго уѣзда); Алексѣй Петровъ **Юферовъ** — (Вятской губ. и уѣзда); Петръ Васильевъ **Мостицкій**—(Кіевской губ. и уѣзда), и Иванъ Евдокимовъ **Капустинъ**—(Воронежской губ., Коротоякскаго уѣзда).

27-го января убиты:

На эскадренномъ броненосцѣ «Петропавловскъ»:

Гальванеръ 4-го экипажа Никаноръ **Трачевскій**.

На транспортѣ «Ангара»:

Маляръ Василій **Яковлевъ**—(Псковской губ. и уѣзда).

Умерли отъ ранъ:

На крейсерѣ I ранга «Аскольдъ»:

Машинистъ Филиппъ Савовъ **Кравцовъ** — (Черниговской губ., Глуховскаго уѣзда).

На крейсерѣ I ранга «Паллада»:

Кочегаръ Семенъ Егоровъ **Адѣевъ**—(Вологодской губ., Никольскаго уѣзда).

Дополнительныя свѣдѣнія будутъ объявлены.

На подлинномъ Канцлеромъ Орденовъ написано: «*Высочайше утверждено*». Баронъ Фредериксъ. 11 августа 1901 года.

ПРОЕКТЪ

ИЗМѢНЕНІЙ, ДОПОЛНЕНІЙ И ОТМѢНЫ НѢКОТОРЫХЪ СТАТЕЙ СТАТУТА ОРДЕНА Св. ГЕОРГІЯ И ЗНАКА ОТЛИЧІЯ ВОЕННАГО ОРДЕНА, ПОМѢЩЕННАГО ВЪ СВОДѢ УЧРЕЖДЕНІЯ ОРДЕНОВЪ ИЗДАНІЯ 1892 ГОДА.

Учрежденія Орденовъ и другихъ знаковъ отличія. I т. Свод. Зак. Гражд., изданія 1892 года.

Статья 294.

п. 2. Кто, во время битвы, предложитъ въ полевыхъ войскахъ Главнокомандующему арміями и Командующему арміею или Корпусному Командиру, состоящему на правахъ Командира отдѣльнаго корпуса, а во флотѣ Адмиралу, начальствующему надъ флотомъ или начальнику отдѣльной эскадры, состоящему на правахъ Адмирала, надъ флотомъ начальствующаго, совѣтъ о такомъ дѣйствіи, которое, по собственному ихъ засвидѣтельствованію, не было прежде того въ виду и приведеніе коего въ исполненіе доставитъ полную и рѣшительную надъ непріятелемъ побѣду.

ПО ФЛОТУ.

Статья 295.

п. 41. Кто одержитъ побѣду надъ непріятелемъ, превосходнымъ въ силахъ, или хотя и равныхъ силъ, но бывшимъ подъ защитою береговыхъ батарей и укрѣпленій; при чемъ взято или истреблено будетъ нѣсколько военныхъ судовъ непріятельскихъ.

Проектируемыя измѣненія, дополненія и отмѣны статей Статута Ордена Св. Георгія и знака отличія военнаго Ордена, помѣщеннаго въ Сводѣ Учрежденія Орденовъ изданія 1892 года.

Статья 294.

п. 2. Кто, во время битвы, предложитъ въ полевыхъ войскахъ Главнокомандующему арміями или Командующему арміями или Корпусному Командиру, состоящему на правахъ Командира отдѣльнаго корпуса, а во флотѣ — Главнокомандующему или Командующему флотомъ или флагману отдѣльно командующему эскадрой совѣтъ о такомъ дѣйствіи, которое, по собственному ихъ засвидѣтельствованію, не было прежде того въ виду и приведеніе коего въ исполненіе доставитъ полную и рѣшительную надъ непріятелемъ побѣду.

ПО ФЛОТУ.

Статья 295.

п. 41. Кто одержитъ побѣду надъ непріятелемъ, превосходнымъ въ силахъ, или хотя и равныхъ силъ, но бывшимъ подъ защитою береговыхъ батарей и укрѣпленій; причемъ взято или истреблено будетъ нѣсколько военныхъ судовъ непріятельскихъ.

*

п. 42. Кто въ генеральномъ сраженіи разобьетъ ту часть непріятельскаго флота, которая была ему противупоставлена и тѣмъ самымъ рѣшительно содѣйствовать будетъ къ одержанію полной побѣды.

п. 43. Кто, первый прорѣжетъ непріятельскую линію, въ сомкнутомъ положеніи находящуюся, и, приведя оную въ разстройство, откроетъ путь послѣдующимъ судамъ къ довершенію пораженія непріятеля.

п. 44. Кто, не взирая на сильную оборону непріятеля, ниспровергнувъ противупоставленныя ему препятствія, прорвется сквозь защищаемый проходъ, и открывъ чрезъ сіе путь слѣдующимъ судамъ, доставитъ возможность къ успѣшному исполненію дальнѣйшихъ дѣйствій.

п. 45. Кто, при преслѣдованіи непріятельскаго флота, догнавъ оный, подобьетъ у нѣкоторыхъ кораблей паруса, рангоуты и снасти, и тѣмъ рѣшительно будетъ способствовать нашему флоту приблизиться и одержать побѣду.

п. 46. Кто, прорвавшись силою сквозь непріятельскій флотъ, осаждающій нашу крѣпость, доста-

п. 42. Кто въ генеральномъ сраженіи разобьетъ противупоставленную ему часть непріятельскаго флота и тѣмъ рѣшительно содѣйствовать будетъ къ одержанію полной побѣды.

п. 43. Кто, при прорѣзываніи непріятельскаго сомкнутаго строя, потопитъ артиллерійскимъ огнемъ, или минами, или тараннымъ ударомъ непріятельскій линейный корабль и, приведя этимъ непріятеля въ разстройство, откроетъ нашему флоту путь къ довершенію побѣды.

п. 44. Кто, не взирая на сильную оборону непріятеля, форсируетъ минныя загражденія и, уничтоживъ всякія противупоставленныя ему препятствія, прорвется сквозь защищаемый проходъ, и, открывъ черезъ сіе путь слѣдующимъ судамъ, доставитъ возможность къ успѣшному исполненію дальнѣйшихъ дѣйствій.

п. 45. Кто, при преслѣдованіи непріятельскаго флота, догнавъ оный, повредитъ нѣкоторые корабли его или, завязавъ бой, привлечетъ на себя значительно превосходныя силы непріятеля, задержитъ его и тѣмъ рѣшительно будетъ способствовать нашему флоту приблизиться и одержать побѣду.

п. 46. Кто разобьетъ или заставитъ отступить равной или большей силы конвой и возьметъ или уничтожитъ находившіеся подъ его защитою непріятельскіе транспорты или коммерческія суда.

п. 47. Кто, прорвавшись сквозь сильнѣйшій и равной силы непріятельскій флотъ, осаждающій

вить оной подкрѣпленія, или снабдить ее нужными снарядами или необходимымъ провіантомъ. Кто, вступивъ въ бой, или отвративъ искуствными маневрами вниманіе осаждающаго нашу крѣпость или блокирующаго нашъ портъ непріятеля превосходныхъ силъ, доставитъ въ ту крѣпость или портъ суда, посланныя въ оныя подъ его конвоированіемъ, и, хотя, жертвуя собою для исполненія сего важнаго назначенія, былъ бы даже разбитъ, но ежели притомъ выдержалъ упорное сраженіе и достигъ опредѣленной ему цѣли, то вполнѣ заслуживаетъ награжденія орденомъ Св. Георгія.

п. 47. Кто, будучи окруженъ непріятелемъ, въ нѣсколько кратъ его сильнѣйшимъ, успѣетъ пробиться и удалиться отъ онаго, не оставя въ рукахъ непріятеля никакого трофея.

п. 48. Кто, конвоируя большое число судовъ, встрѣтитъ на пути превосходныхъ силъ непріятеля и, вступивъ съ нимъ въ упорный бой, дастъ время конвоируемымъ судамъ укрыться въ безопасное мѣсто.

п. 49. Кто, блокируя крѣпость, или охраняя какой либо важный пунктъ, или защищая важный проходъ, не допустить до оныхъ непріятеля превосходныхъ силъ, и, отразивъ его, приведетъ въ такое разстройство, что съ тѣми же силами непріятель не предприметъ уже вторичнаго на сіе покушенія.

нашу крѣпость, доставитъ оной подкрѣпленія или снабдитъ ее необходимыми запасами.

п. 48. Кто, вступивъ въ бой или отвративъ искустными маневрами вниманіе осаждающаго нашу крѣпость или блокирующаго нашъ портъ непріятеля превосходныхъ силъ, доставитъ въ ту крѣпость или портъ суда, посланныя туда подъ его конвоированіемъ, хотя бы, для исполненія даннаго ему важнаго порученія, ему пришлось пожертвовать собою и даже быть разбитымъ.

п. 49. Кто, будучи окруженъ непріятелемъ, въ нѣсколько кратъ его сильнѣйшимъ, успѣетъ пробиться и удалиться отъ него, не оставивъ въ рукахъ непріятеля никакого трофея.

п. 50. Кто, конвоируя большое число судовъ, встрѣтитъ превосходныхъ силъ непріятеля и, вступивъ съ нимъ въ упорный бой, дастъ время конвоируемымъ судамъ укрыться въ безопасное мѣсто.

п. 51. Кто, блокируя крѣпость, или охраняя какой либо важный пунктъ, или защищая важный проходъ, не допуститъ до оныхъ непріятеля превосходныхъ силъ, и, отразивъ его, приведетъ въ такое разстройство, что съ тѣми же силами непріятель не предприметъ вторичнаго на сіе покушенія.

п. 52. Начальникъ эскадры или отряда, защищающій важный проходъ или стратегически важную позицію силами, не достаточными для

п. 50. Командиръ эскадры, или гребной флотиліи, взявшій съ боя непріятельское укрѣпленіе или укрѣпленный городъ, обороняемые не менѣе какъ тысячью человѣками войска и двадцатью орудіями. Командиръ военнаго судна, который, безъ содѣйствія другихъ судовъ, возьметъ приморскую вооруженную батарею, или овладѣетъ гаванью.

одержанія побѣды и отраженія наступающаго, значительно болѣе сильнаго, непріятельскаго флота, если онъ тѣмъ не менѣе не отступитъ, а постановкой, въ виду непріятеля, минныхъ заграждeній или какими бы то ни было средствами не допуститъ его форсировать проходъ или занять защищаемую позицію.

п. 53. Кто подъ дѣйствительнымъ огнемъ непріятеля преградитъ постановкою минъ входъ на рейдъ или къ мѣсту расположенія своихъ судовъ и тѣмъ, задержавъ наступленіе его, предотвратитъ грозившую дѣйствительную опасность.

п. 54. Командиръ эскадры или отряда, взявшій съ боя непріятельское сильное укрѣпленіе, или сильно укрѣпленный городъ, обороняемые войсками.

п. 55. Командиръ военнаго судна, который, безъ содѣйствія другихъ судовъ, съ боя возьметъ береговую батарею, или овладѣетъ гаванью.

п. 56. Командиръ корабля, который будучи въ эскадренномъ боѣ поставленъ въ два огня, выведетъ изъ строя, или уничтожитъ одного изъ противниковъ равной съ нимъ силы или сильнѣйшаго, или обоихъ противниковъ.

п. 57. Командиръ корабля, дѣйствіями котораго будетъ уничтоженъ, въ эскадренномъ боѣ, корабль непріятельскаго начальствующаго флагмана.

п. 58. Командиръ корабля, который, усмотрѣвъ въ бою опасность, угрожающую кораблю начальствую-

щаго флагмана, своевременно подастъ ему помощь и тѣмъ избавитъ отъ неминуемой гибели.

п. 59. Командиръ миннаго судна, утопившій непріятельскій миноносецъ и этимъ устранившій явную опасность для атакованнаго послѣднимъ боевого корабля нашего флота.

п. 60. Командиръ судна, который, усмотрѣвъ направляющійся въ атаку непріятельскій отрядъ миноносцевъ, отразитъ его, и, потопивъ нѣсколькихъ изъ нихъ, не допуститъ остальныхъ нанести нашему флоту вредъ.

п. 61. Командиръ развѣдочнаго корабля или отряда, который не допуститъ непріятельскую эскадру до столкновенія съ нашею, имѣющею особое назначеніе или слабѣйшею, а искуснымъ маневрированіемъ направитъ непріятельскихъ развѣдчиковъ и эскадру на ложный путь и тѣмъ будетъ явно способствовать достиженію намѣченной нами цѣли.

п. 62. Начальникъ отряда миноносцевъ, если этотъ отрядъ подъ личнымъ его начальствомъ, атакуя непріятельскій флотъ, выведетъ изъ строя нѣсколько боевыхъ кораблей.

п. 63. Кто, въ темную ночь или во время тумана, откроетъ нападающія на нашъ флотъ непріятельскія минныя суда и, не смотря на наносимыя ему тяжелыя пораженія, жертвуя собою, не прекратитъ освѣщать или обстрѣливать ихъ до тѣхъ поръ, пока они не будутъ открыты судами внут-

п. 51. Командиръ эскадры, или гребной флотиліи, рѣшительно и съ успѣхомъ содѣйствовавшій сухопутному войску въ овладѣніи непріятельскою крѣпостью.

п. 52. Кто, командуя военнымъ судномъ, съ боя возьметъ или истребитъ непріятельское судно, превышающее или равное силою судну, имъ командуемому; или кто съ боя же отобьетъ полоненное наше военное судно, состоящее подъ прикрытіемъ непріятельскаго судна, превышающей или равной обороны съ судномъ, имъ командуемымъ. Кто, начальствуя гребною флотиліею, съ боя возьметъ или истребитъ непріятельское военное судно, имѣющее превосходную или равную оборону, или же отобьетъ полоненное наше военное судно, состоящее подъ прикрытіемъ непріятельскаго судна, вышеупомянутую оборону имѣющаго. Кто съ гребными судами возьметъ на абордажъ непріятельское судно.

п. 53. Командиръ гребныхъ судовъ, который въ гавани или на рейдѣ, буде оныя защищаемы огнемъ непріятельской крѣпости, вырѣжетъ или истребитъ непріятельское судно военное, или купеческое, военными орудіями вооруженное.

реннихъ сторожевыхъ линій или самого флота и если при томъ послѣдствіемъ такого подвига будетъ успѣшное отраженіе минной атаки.

п. 64. Командиръ эскадры, отряда или корабля, рѣшительно и съ успѣхомъ содѣйствовавшій сухопутному войску въ овладѣніи непріятельскою крѣпостью, заставивъ замолчать большинство орудій, сдѣлавъ въ брустверѣ брешь.

п. 65. Командиръ боевого корабля, который въ одиночномъ бою возьметъ или истребитъ непріятельское судно, превышающее или равное силою судну, имъ командуемому, или отобьетъ захваченное непріятелемъ наше военное судно, состоящее подъ прикрытіемъ конвоира сильнѣйшаго или равнаго силою.

п. 66. Кто, начальствуя партіею, посаженною на гребныя и паровыя шлюпки, минные катера или другія мелкія плавучія средства, съ боя возьметъ или истребитъ непріятельское военное судно, имѣющее превосходную или равную оборону, или же отобьетъ захваченное непріятелемъ военное судно, находившееся подъ прикрытіемъ батарей или непріятельскаго судна.

п. 67. Кто, начальствуя партіею, посаженною на гребныя или мелкія паровыя суда, истребитъ въ гавани, или на рейдѣ, или въ порту, огнемъ непріятельской крѣпости защищаемыхъ, военное судно, или вспомогательный крейсеръ, или транспортъ, вооруженный орудіями, или плавучій или

п. 54. Командиръ легкаго судна, который во время боя, усмотрѣвъ вышедшую изъ скрытаго мѣста непріятельскую гребную флотилію, оную отгонитъ и не допуститъ учинить вредъ нашему флоту, или нѣсколько непріятельскихъ судовъ потопитъ.

п. 55. Кто, при высаживаніи десанта, подъ непріятельскими выстрѣлами, дѣйствіемъ артиллеріи или ружейнымъ огнемъ со своего судна, непріятеля

береговой угольный складъ, или магазинъ боевыхъ, продовольственныхъ и другихъ запасовъ, или разрушитъ докъ, эллингъ, строющееся на стапелѣ военное судно или портовыя мастерскія.

п. 68. Кто уничтожитъ минное заграждeніе, защищаемое непріятельскимъ огнемъ, и тѣмъ откроетъ проходъ для нашего флота.

п. 69. Офицеръ, который, управляя артиллерійскимъ огнемъ на кораблѣ (т. е. башнею, батареею, плутонгомъ и проч.) въ бою противъ непріятельскаго корабля или противъ берегового укрѣпленія, искустною стрѣльбою потопитъ или сожжетъ противника или принудитъ къ сдачѣ, а въ береговомъ укрѣпленіи причинитъ взрывъ порохового погреба и тѣмъ обезпечитъ взятіе укрѣпленія.

п. 70. Офицеръ, который, управляя дѣйствіями минныхъ аппаратовъ въ бою противъ непріятельскаго корабля, искустною стрѣльбою потопитъ противника, выведетъ его изъ строя или, повредивъ, принудитъ къ сдачѣ.

Отмѣняется.

Отмѣняется.

отгонитъ и тѣмъ рѣшительно къ совершенію десанта способствовать будетъ.

п. 56. Кто, при высадкѣ десанта, возьметъ съ боя непріятельскую вооруженную батарею.

п. 57. Командиръ всякаго военнаго судна, выдержавшій съ честію сраженіе съ нѣсколькими судами, сила коихъ будетъ вдвое или болѣе превосходить собственную его оборону. Таковой подвигъ сугубой награды достоинъ, ежели совершенъ послѣ несчастнаго сраженія.

п. 58. Кто сожжетъ брандеръ, пущенный въ непріятельскій флотъ, и тѣмъ непріятелю значительный вредъ причинитъ. Кто не допуститъ непріятельскій брандеръ до своего флота или эскадры, истребитъ оный или отбуксируетъ въ такое мѣсто, гдѣ вредить уже не можетъ.

п. 59. Кто, при взятіи на абордажъ непріятельскаго военнаго судна, первый взойдетъ на оное. Кто, при абордированіи непріятелемъ нашего судна, личнымъ примѣромъ неустрашимости рѣшительно содѣйствовать будетъ къ отбитію непріятельской атаки.

п. 71. Кто, при высадкѣ десанта, возьметъ съ боя непріятельскую батарею, вооруженную орудіями.

п. 72. Командиръ всякаго военнаго судна, выдержавшій съ честью сраженіе съ нѣсколькими судами, сила коихъ будетъ вдвое или болѣе превосходить его собственную оборону. Таковой подвигъ сугубой награды достоинъ, ежели совершенъ послѣ несчастнаго сраженія.

п. 73. Командиръ миннаго заграждателя, который, подъ выстрѣлами наступающаго непріятельскаго флота болѣе сильнаго, нежели нашъ, поставитъ минное заграждение, способное остановить движеніе его, и тѣмъ обезпечитъ нашему флоту или войскамъ свободу дѣйствій и успѣхъ.

Отмѣняется.

Отмѣняется.

п. 60. Кто изъ офицеровъ, во время битвы противъ непріятеля въ превосходныхъ силахъ, примѣромъ личной храбрости одушевитъ ослабѣвающія усилія и мужество людей, такъ что дѣло, казавшееся сомнительнымъ, будетъ возстановлено въ нашу пользу и полнымъ успѣхомъ увѣнчается.

п. 61. Кто, во время сраженія, потушитъ на военномъ суднѣ пожаръ близъ крюйтъ-камеры и тѣмъ спасетъ оное отъ погибели.

п. 74. Кто изъ строевыхъ офицеровъ, или изъ инженеръ-механиковъ, во время битвы съ болѣе сильнымъ непріятелемъ, примѣромъ личной храбрости одушевитъ ослабѣвающее мужество командъ, такъ что дѣло, казавшееся потерянымъ, будетъ выиграно и полнымъ успѣхомъ увѣнчается.

п. 75. Кто изъ строевыхъ офицеровъ, или изъ инженеръ-механиковъ, во время сраженія, потушитъ на военномъ кораблѣ пожаръ близъ крюйтъ-камеръ, погребовъ со снаряженными бомбами и минами, который явно угрожалъ взрывомъ тѣхъ помѣщеній и гибелью судна.

п. 76. Кто изъ строевыхъ офицеровъ, или изъ инженеръ-механиковъ, во время сраженія, подвергая непосредственно опасности собственную жизнь, исправитъ важныя поврежденія или изолируетъ опасную пробоину и тѣмъ явно спасетъ корабль отъ гибели или возстановитъ дѣйствіе крупной артиллеріи, если это будетъ явно способствовать одержанію побѣды.

п. 77. Кто, во время боя, возстановитъ дѣйствіе поврежденной судовой машины, или, не прекращая возможности маневрировать, выведетъ изъ дѣйствія поврежденный паровой котелъ и поврежденную часть трубопровода, или, подвергая свою жизнь опасности, возстановитъ поврежденныя водоотливныя средства и тѣмъ, спасая свой корабль отъ гибели, будетъ способствовать одержанію побѣды.

п. 62. Кто, при высадкѣ десанта, подъ сильнымъ непріятельскимъ огнемъ, первый взойдетъ на берегъ и примѣромъ личной храбрости рѣшительно будетъ способствовать совершенію десанта.

Сверхъ того:

п. 63. Кто, во время битвы, предложитъ такой совѣтъ, о которомъ объяснено въ главныхъ основныхъ правилахъ (ст. 294 п. 2).

п. 64. Кто предложитъ военачальнику, осаждающему крѣпость, такія средства, кои значительно сократятъ осаду оной. Кто, во время осады, предложитъ Главноначальствующему въ крѣпости, для обороны оной, такія работы и средства, которыя, будучи приведены въ исполненіе, отдалятъ овладѣніе крѣпостью на значительное время за предѣлы обыкновенной осады.

ст. 305. Главнокомандующій арміями и Командующій арміею, а во флотѣ Адмиралъ, начальствующій надъ флотомъ, или Начальникъ отдѣльной эскадры, состоящій на правахъ начальствующаго надъ флотомъ Адмирала, получивъ представленіе объ удостоеніи Орденомъ Св. Георгія, приказываетъ внести оное на разсмотрѣніе Думы, учреждаемой при главной квартирѣ, не менѣе, какъ изъ семи наличныхъ кавалеровъ сего Ордена, не испрашивая на сіе особаго Высочайшаго разрѣшенія.

Примѣчаніе. Если, при внесеніи въ мѣстную Кавалерскую Думу представленія о награжденіи

п. 78. Кто, при высадкѣ десанта, подъ сильнымъ непріятельскимъ огнемъ, первый взойдетъ на берегъ и примѣромъ личной храбрости рѣшительно будетъ способствовать успѣшной высадкѣ.

Сверхъ того:

п. 79. Кто, во время битвы, предложитъ такой совѣтъ, о которомъ объяснено въ главныхъ основныхъ правилахъ (ст. 294 п. 2).

п. 80. Кто предложитъ военачальнику, осаждающему крѣпость, такія средства, кои значительно сократятъ осаду оной. Кто, во время осады, предложитъ Главноначальствующему въ крѣпости, для обороны оной, такія работы и средства, которыя, будучи приведены въ исполненіе, отдалятъ овладѣніе крѣпостью на значительное время за предѣлы обыкновенной осады.

ст. 305. Главнокомандующій арміями и Командующій арміею, а во флотѣ Главнокомандующій и Командующій флотомъ или флагманъ отдѣльно командующій эскадрою, получивъ представленіе объ удостоеніи Орденомъ Св. Георгія, приказываетъ внести оное на разсмотрѣніе Думы, учреждаемой при главной квартирѣ, не менѣе, какъ изъ семи наличныхъ кавалеровъ сего Ордена, не испрашивая на сіе особаго Высочайшаго разрѣшенія.

Примѣчаніе. Если, при внесеніи въ мѣстную Кавалерскую Думу представленія о награж-

Орденомъ Св. Георгія за военные подвиги, не будетъ на лицо назначенныхъ сею (305) статьею для составленія оной, семи кавалеровъ Ордена Св. Георгія, то Дума эта можетъ состоять и изъ меньшаго числа, но не менѣе, какъ изъ трехъ кавалеровъ сего Ордена.

ст. 309. Удостоенный Думою къ полученію Ордена Св. Георгія третьей степени награждается онымъ не иначе, какъ съ Высочайшаго утвержденія; удостоенныхъ же Думою къ сему Ордену четвертой степени предоставляется право награждать онымъ Главнокомандующему арміями и Командующему арміею; а потомъ уже они обязаны входить къ ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ съ представленіемъ объ утвержденіи таковыхъ наградъ. Кромѣ Главнокомандующаго арміями и Командующаго арміею право сіе ни на чье лицо, безъ особаго Высочайшаго повелѣнія, не распространяется.

ст. 310. Сверхъ удостоенія за подвиги, выше сего описанные и подлежащіе къ разсмотрѣнію въ Думѣ, учреждаемой изъ кавалеровъ Ордена Св. Георгія, Главнокомандующій и Командующій арміями могутъ, не собирая таковой Думы, удостоивать къ сему Ордену генераловъ, штабъ и оберъ-офицеровъ ввѣренныхъ имъ армій, и за другія дѣйствія, особенное мужество и храбрость знаменующія, по соображенію обстоятельствъ, въ коихъ дѣйствія сіи совершены будутъ, и смотря по важности послѣд-

деніи Орденомъ Св. Георгія за военныя подвиги, не будетъ на лицо назначенныхъ сею (305) статьею, для составленія оной, семи кавалеровъ Ордена Св. Георгія, то Дума эта можетъ состоять и изъ меньшаго числа, но не менѣе, какъ изъ трехъ кавалеровъ сего Ордена.

ст. 309. Удостоенный Думою къ полученію Ордена Св. Георгія третьей степени награждается онымъ не иначе, какъ съ Высочайшаго утвержденія; удостоенныхъ же Думою къ сему Ордену четвертой степени предоставляется право награждать онымъ Главнокомандующему арміями и Командующему арміею, а во флотѣ Главнокомандующему—Командующему флотомъ, а потомъ уже они обязаны входить къ ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ съ представленіемъ объ утвержденіи таковыхъ наградъ. Кромѣ Главнокомандующаго арміями и Командующаго арміею, а во флотѣ Главнокомандующаго и Командующаго флотомъ право сіе ни на чье лицо, безъ особаго Высочайшаго повелѣнія, не распространяется.

ст. 310. Сверхъ удостоенія за подвиги выше сего описанные и подлежащіе къ разсмотрѣнію въ Думѣ, учреждаемой изъ кавалеровъ Ордена Св. Георгія, Главнокомандующій и Командующіе арміями, а во флотѣ Главнокомандующій и Командующій флотомъ могутъ не собирая таковой Думы удостоивать къ сему Ордену генераловъ, штабъ и оберъ-офицеровъ ввѣренныхъ имъ армій и за другія дѣйствія, особенное мужество и храбрость знаменующія, по соображенію обстоятельствъ, въ коихъ

ствій, каковыя могутъ оныя имѣть на общій успѣхъ сраженія; но въ подобномъ случаѣ обо всѣхъ лицахъ, удостоиваемыхъ ими на семъ основаніи къ Ордену Св. Георгія, не только третьей, но и четвертой степени, они обязаны каждый разъ входить къ ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ съ особыми представленіями, въ коихъ оказанный подвигъ долженъ быть изложенъ со всею подробностію и съ надлежащею точностію.

ст. 332. Таковые же Высочайшіе указы о пожалованіи Орденомъ Св. Георгія четвертой степени, знаки коего лично возлагаются на кавалеровъ Главнокомандующимъ арміями и Командующимъ арміею (ст. 309), составляются на основаніи Высочайше утвержденныхъ представленій Главнокомандующаго и Командующихъ арміями.

ст. 339. Знакъ отличія военнаго Ордена каждой степени пріобрѣтается только на полѣ сраженія, при осадѣ и оборонѣ крѣпостей, и на водахъ въ морскихъ битвахъ, и дается единственно тѣмъ нижнимъ чинамъ, кои, дѣйствительно служа въ сухопутныхъ и морскихъ войскахъ, отличатъ себя особенною храбростію противъ непріятеля. Онъ жалуется, начиная съ четвертой степени, постепенно до первой. Высшія степени его могутъ быть пожалованы мимо низшихъ только при совершеніи особенно важнаго подвига, выходящаго изъ ряда отличій, въ Статутѣ исчисленныхъ. Право пожа-

дѣйствія сіи совершены будутъ, и смотря по важности послѣдствій, каковыя могутъ оныя имѣть на общій успѣхъ сраженія, но въ подобномъ случаѣ обо всѣхъ лицахъ, удостоиваемыхъ ими на семъ основаніи къ Ордену Св. Георгія не только третьей, но и четвертой степени, они обязаны каждый разъ входить къ ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ съ особыми представленіями, въ коихъ оказанный подвигъ долженъ быть изложенъ со всею подробностію и съ надлежащею точностію.

ст. 332. Таковые же Высочайшіе указы о пожалованіи Орденомъ Св. Георгія четвертой степени, знаки коего лично возлагаются на кавалеровъ Главнокомандующимъ арміями и Командующимъ арміею, а во флотѣ Главнокомандующимъ и Командующимъ флотомъ (ст. 309), составляются на основаніи Высочайше утвержденныхъ представленій Главнокомандующаго и Командующаго арміями и Главнокомандующаго и Командующаго флотомъ.

ст. 339. Знакъ отличія военнаго ордена каждой степени пріобрѣтается только на полѣ сраженія, при осадѣ и оборонѣ крѣпостей, и на водахъ въ морскихъ битвахъ, и дается единственно тѣмъ нижнимъ чинамъ, кои, дѣйствительно служа въ сухопутныхъ и морскихъ войскахъ, отличатъ себя особенною храбростію противъ непріятеля. Онъ жалуется, начиная съ четвертой степени, постепенно до первой.—Высшія степени его могутъ быть пожалованы мимо низшихъ только при совершеніи особенно важнаго подвига, выходящаго изъ ряда отличій, въ Статутѣ исчисленныхъ. Право пожалованія

лованія симъ знакомъ всѣхъ четырехъ степей предоставляется, согласно дѣйствующимъ постановленіямъ, Главнокомандующимъ арміями и Командующимъ арміею, съ Высочайшаго потомъ утвержденія.

ст. 340. Награжденіе знакомъ отличія военнаго Ордена опредѣляется двоякимъ образомъ:

1. Когда кто либо изъ нижнихъ чиновъ оказалъ особенную личную храбрость.

2. Когда въ дѣлѣ противъ непріятеля замѣчены будутъ особенно отличившимися, по сухопутнымъ войскамъ Главнокомандующимъ арміями, или Командующимъ арміею вообще который либо полкъ или другая команда, а по флоту Адмираломъ, начальствующимъ надъ онымъ, или Начальникомъ отдѣльной эскадры, состоящимъ на правахъ начальствующаго надъ флотомъ Адмирала, какой либо корабль или другое судно.

ст. 341. Главнокомандующій арміями и Командующій арміею имѣютъ право собственною властію награждать нижнихъ чиновъ за военные блистательные подвиги знаками отличія военнаго ордена всѣхъ степеней, не только въ случаѣ личнаго своего присутствія при оказанномъ отличіи и на самомъ полѣ сраженія, но и по представленіямъ, поступающимъ отъ частныхъ начальниковъ, если признаютъ, что безотлагательное награжденіе какого либо блистательнаго, отдѣльно совершеннаго подвига, было бы справедливымъ поощреніемъ и

симъ знакомъ всѣхъ четырехъ степеней предоставляется, согласно дѣйствующимъ постановленіямъ, Главнокомандующимъ арміями и Командующимъ арміею, а во флотѣ Главнокомандующему и Командующему флотомъ, съ Высочайшаго потомъ утвержденія.

ст. 340. Награжденіе знакомъ отличія военнаго ордена опредѣляется двоякимъ образомъ:

1) Когда кто либо изъ нижнихъ чиновъ оказалъ особенную личную храбрость.

2) Когда въ дѣлѣ противъ непріятеля замѣчены будутъ особенно отличившимися, по сухопутнымъ войскамъ Главнокомандующимъ арміями или Командующимъ арміею вообще который либо полкъ или другая команда, а по флоту Главнокомандующимъ и Командующимъ флотомъ какой либо корабль или другое судно.

ст. 341. Главнокомандующій арміями и Командующій арміею, а во флотѣ Главнокомандующій и Командующій флотомъ имѣютъ право собственною властію награждать нижнихъ чиновъ за военные блистательные подвиги, знаками отличія военнаго ордена всѣхъ степеней, не только въ случаѣ личнаго своего присутствія при оказанномъ отличіи и на самомъ полѣ сраженія, но и по представленіямъ, поступающимъ отъ частныхъ начальниковъ, если признаютъ, что безотлагательное награжденіе какого либо блистательно, отдѣльно совершеннаго

могло бы служить къ вящщему соревнованію въ войскахъ.

ст. 346. По флоту, сверхъ награжденія за вышеописанные подвиги, относящіеся вообще какъ къ сухопутнымъ войскамъ, такъ и ко флоту, удостоиваются, за личную храбрость, награды знакомъ отличія военнаго ордена: 1) Кто мѣткими выстрѣлами потопитъ или зажжетъ непріятельское военное судно. 2) Кто при абордажѣ первый взойдетъ на непріятельское судно. 3) Кто при абордажѣ сорветъ или спуститъ кормовой флагъ непріятельскаго судна. 4) Кто во время сраженія отличитъ себя неустрашимостью и самоотверженіемъ, при потушеніи на суднѣ пожара, или при исправленіи значительнаго поврежденія въ суднѣ или снастяхъ. 5) Кто во время сраженія выброситъ за бортъ упавшую на судно бомбу, гранату или брандскугель. 6) Рулевые, кои во время сраженія, будутъ держать корабль въ надлежащемъ положеніи противъ непріятельской линіи или противоборствующаго корабля. 7) Тотъ изъ нижнихъ чиновъ, находящихся на гребномъ суднѣ, посланномъ для исполненія какого либо опаснаго дѣйствія, который, за смертію или тяжкою раною откомандированнаго съ симъ судномъ офицера, принявъ команду надъ онымъ, съ успѣхомъ совершитъ данное офицеру порученіе. 8) Вся команда находящаяся на брандерѣ, который непріятелю значительный вредъ причинитъ.

подвига, было бы справедливымъ поощреніемъ и могло бы служить къ вящшему соревнованію въ войскахъ.

ст. 346. По флоту, сверхъ награжденія за вышеописанные подвиги, относящіеся вообще, какъ къ сухопутнымъ войскамъ, такъ и къ флоту, удостоиваются за личную храбрость награды знакомъ отличія военнаго ордена:

1) Кто, за выбытіемъ изъ строя офицеровъ, принявъ команду на кораблѣ, въ башнѣ или въ батареѣ и сохранивъ порядокъ между нижними чинами, будетъ безъ промедленія и успѣшно продолжать бой.

2) Кто выстрѣлами изъ орудій выведетъ изъ строя непріятельскій военный корабль, повредитъ на немъ машину или руль, подобьетъ одно изъ большихъ орудій, разрушитъ бронированную боевую рубку, взорветъ элеваторъ съ патронами или крюйтъ-камеру, произведетъ значительный пожаръ.

3) Кто взрывомъ мины выведетъ изъ строя непріятельскій военный корабль или повредитъ на немъ руль или винтъ.

4) Кто, при абордажѣ, первый взойдетъ на непріятельское судно.

5) Кто, при абордажѣ, сорветъ или спуститъ кормовой флагъ непріятельскаго судна.

6) Кто во время сраженія отличитъ себя неустрашимостью и самоотверженіемъ при потушеніи на суднѣ пожара или при исправленіи на немъ значительнаго поврежденія.

7) Рулевой, который, въ случаѣ поврежденія рулеваго привода, быстро введетъ въ дѣйствіе другой приводъ и тѣмъ удержитъ корабль въ надлежащемъ положеніи въ эскадрѣ или относительно корабля противника.

8) Рулевой, который, при сближеніи съ непріятельскимъ кораблемъ, имѣющимъ намѣреніе таранить, не видя возможности получить приказаніе какъ держать, за выбытіемъ изъ строя командира и за отсутствіемъ на мостикѣ или въ боевой рубкѣ другихъ офицеровъ, искустнымъ маневромъ избѣжитъ удара тарана или самъ успѣшно таранитъ нападающаго.

9) Сигнальщикъ или всякій другой нижній чинъ во время замѣтитъ атакующія миноносцы и тѣмъ спасетъ свои суда или свое судно отъ опасности.

10) Тотъ изъ нижнихъ чиновъ, находящихся на гребномъ суднѣ, посланномъ для исполненія какого либо опаснаго дѣйствія, который, за смертью или тяжкою раною откомандированнаго съ симъ суднома офицера, принявъ команду надъ онымъ, съ успѣхомъ совершитъ данное офицеру порученіе.

11) Вся команда на миноносцѣ или на подводной лодкѣ, взорвавшей непріятельскій военный корабль.

12) Водолазъ, который, во время боя, осмотритъ или исправитъ подводное поврежденіе.

НЕОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

ЗАПИСКИ АП. ЛЕОНТОВИЧА.

Во флотѣ служило пять представителей рода Леонтовичей: три изъ нихъ воспитывались въ Морскомъ кадетскомъ корпусѣ въ 80-хъ годахъ XVIII столѣтія, а остальные два поступили на службу гардемаринами Черноморскаго флота въ первой трети XIX столѣтія.

Первый Леонтовичъ, Иванъ, въ 1787 г., въ чинѣ мичмана, былъ уволенъ отъ службы за драку и непристойные поступки.

Прохожденіе службы второго Леонтовича, Константина Степановича, было слѣдующее:—

Въ 1779 г. поступилъ въ Морской корпусъ кадетомъ и черезъ три года былъ гардемариномъ; въ 1782 г. плавалъ на кораблѣ «Св. Николай» отъ Кронштадта до Гулля; 1-го мая 1784 г.—мичманъ; 1783—1788 гг. ежегодно плавалъ въ Балтійскомъ морѣ и сдѣлалъ переходъ изъ Архангельска въ Кронштадтъ; 1-го января 1788 г.—лейтенантъ и въ томъ же году, 6-го іюля, на кораблѣ «Владиславъ» участвовалъ въ Гогландскомъ сраженіи и былъ взятъ въ плѣнъ вмѣстѣ съ кораблемъ; въ 1793 г. поступилъ волонтеромъ въ англійскій флотъ, на которомъ ежегодно плавалъ въ продолженіе 5 лѣтъ; въ 1796 г.—капитанъ-лейтенантъ, въ 1798 г.—капитанъ 2-го ранга и командиръ корабля «Симеонъ и Анна» въ Черноморскомъ флотѣ: участвовалъ въ военныхъ дѣйствіяхъ въ Средиземномъ морѣ въ эскадрѣ адмирала Ѳ. Ѳ. Ушакова при взятіи крѣпости Корфу, и въ отрядѣ вице-адмирала П. Пустошкина, при взя-

тіи городовъ Фано и Сенигаліо и въ атакѣ крѣпости Анкона; «пострѣлявши часа два по городу, съ намѣреніемъ»—говоритъ Пустошкинъ:—«узнать расположеніе крѣпости и получивъ удовлетворительный отвѣтъ»—нѣсколько непріятельскихъ ядеръ попало въ наши корабли—отрядъ Пустошкина вышелъ изъ-подъ выстрѣловъ и расположился для блокады крѣпости Анконы; участвовалъ въ блокадѣ крѣпости Генуя и въ атакѣ крѣпостей Св. Маврикія и Онелли; «за утопленіе французскихъ конвойныхъ судовъ», былъ награжденъ орденомъ Св. Іоанна Іерусалимскаго; потопленіе это было сдѣлано подъ выстрѣлами крѣпости и было не совсѣмъ полное, ибо засвѣжѣвшій вѣтеръ принудилъ наши корабли отойти отъ берега, не кончивъ дѣла, и часть судовъ успѣла войти въ портъ, но во всякомъ случаѣ видно, что блокада была дѣйствительная. Ежегодно плавалъ до 1804 г., въ которомъ, командуя четырьмя фрегатами, перевезъ десантныя войска изъ Севастополя въ Корфу; по «Общему морскому списку» награжденъ въ этомъ году орденомъ Св. Георгія 4-й степ. за 18 кампаній, по другимъ свѣдѣніямъ—за храбрость; занималъ береговыя мѣста въ Черноморскомъ флотѣ; въ 1809 г.—контръ-адмиралъ и въ 1811 г. умеръ.

Третьимъ представителемъ былъ Степанъ Степановичъ Леонтовичъ, братъ Константина; въ 1783 г.—гардемаринъ и 1-го мая 1785 г.—мичманъ; 1783—1787 гг. ежегодно плавалъ въ Балтійскомъ морѣ и сдѣлалъ переходъ изъ Архангельска въ Кронштадтъ на пинкѣ «Кильдюинъ»; 10-го мая 1788 г.—лейтенантъ и на 66-пушечномъ кораблѣ «Св. Пантелеймонъ» сдѣлалъ переходъ въ военное время изъ Кронштадта въ Копенгагенъ въ эскадрѣ капитана Тимашева; въ 1789 г. на томъ же кораблѣ, въ эскадрѣ вице-адмирала Козлянинова, возвратился въ русскія воды и въ отрядѣ капитана Тревенена находился при блокадѣ Поркаллауда; въ 1790 г. на 100-пушечномъ кораблѣ «Три Іерарха» участвовалъ въ Красногорскомъ и Выборгскомъ сраженіяхъ. Въ 1791 г. былъ въ кампаніи съ флотомъ на Кронштадтскомъ рейдѣ, 1792—1793 гг. ежегодно въ плаваніи въ Балтійскомъ морѣ; 1797 г. былъ въ кампаніи у Красной Горки съ флотомъ подъ штандартомъ Императора

Павла I; въ 1798 г. командированъ въ Архангельскъ, 28-го ноября 1799 г. произведенъ въ капитанъ-лейтенанты; 1799—1800 гг. на кораблѣ «Св. Петръ», въ эскадрѣ вице-адмирала Баратынскаго, перешелъ изъ Архангельска къ берегамъ Англіи и затѣмъ въ Кронштадтъ. Плаваніе этой эскадры было крайне бѣдственное; встрѣтивъ жестокій штормъ, всѣ суда потерпѣли большія аваріи: корабль «Св. Петръ» потерялъ всѣ мачты и бушпритъ, имѣлъ поврежденія въ рулѣ и форштевнѣ и 29-го октября 1799 г. зашелъ въ Бергенъ, гдѣ и зазимовалъ и только въ слѣдующемъ году достигъ береговъ Англіи. Разныя бѣдствія на морѣ сопровождали не одну только эскадру Баратынскаго, но и другія наши эскадры, посланныя на помощь англичанамъ; причинами были: запущенность хозяйственной и отсталость технической частей. Причины эти вліяли при всей опытности офицеровъ и командъ, пріобрѣтенной въ прежнія плаванія, при всей энергіи возбужденной вниманіемъ къ флоту Императора Павла I: корабли наши были дурно построены, не обшиты мѣдью, гнилы до крайности и вообще снабжены весьма недостаточно.

Служившій старшимъ офицеромъ на кораблѣ «Св. Петръ» капитанъ-лейтенантъ Степанъ Леонтовичъ, 11-го декабря 1801 г. былъ уволенъ отъ службы съ чиномъ капитана 2-го ранга.

Четвертый представитель—Александръ Константиновичъ Леонтовичъ, въ 1817 г.—гардемаринъ въ Черноморскомъ флотѣ; въ 1819 г.—мичманъ; въ 1823 г. въ чинѣ мичмана былъ назначенъ адъютантомъ къ начальнику Морского Штаба, адмиралу Моллеру; въ 1826—29 гг. на шлюпѣ «Моллеръ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Станюковича, совершилъ кругосвѣтное плаваніе для изслѣдованія и описи NO-хъ береговъ Азіи и NW-хъ береговъ Америки; въ 1833—35 гг. командовалъ корветомъ «Львица»; въ 1836 г. уволенъ по болѣзни отъ службы съ чиномъ капитана 2-го ранга.

А. К. Леонтовичъ много плавалъ (18 кампаній 2 мѣсяца), получилъ послѣ возвращенія изъ кругосвѣтнаго плаванія 2 раза Высочайшее благоволеніе и орденъ Св. Владиміра 4-й степ. за отлично усердную службу и былъ аттестованъ—поведенія благороднаго, въ должности весьма хорошъ. Изъ архивной

*

справки видно, что во время кругосвѣтнаго плаванія команда шлюпа оказала въ 1828 г. противъ начальства ослушаніе и по докладу аудиторскаго департамента Главнаго Морского Штаба рѣшенія военнаго суда надъ нижними чинами послѣдовало 2-го декабря 1829 г. Высочайшее повелѣніе относительно офицеровъ шлюпа: «офицерамъ шлюпа «Моллеръ» никакихъ преимуществъ наравнѣ съ другими бывшими въ подобныхъ дальнихъ вояжахъ не давать». Впрочемъ, по означенному дѣлу А. К. Леонтовичъ подъ судомъ не былъ и никакой вины съ его стороны по этому дѣлу аудиторскимъ департаментомъ не открыто.

Наконецъ пятый представитель рода Леонтовичей—Аполлонъ Степановичъ, въ 1828 г., августа 2-го по приказу флотскаго начальника въ Николаевѣ, контръ-адмирала Снаксарева, опредѣленъ для обученія морской практикѣ на бригъ «Орфей» волонтеромъ, съ зачетомъ этой кампаніи за гардемаринскую. 19-го сентября того же года опредѣленъ на службу гардемариномъ въ Черноморскій флотъ; съ 8-го октября 1828 г. по 6-е мая 1831 г., за исключеніемъ времени нахожденія въ плаваніи, находился въ прикомандированіи къ Черноморскому штурманскому училищу; плавалъ въ лѣтнее время на транспортѣ «Лебедь», корветахъ «Императрица Марія» и «Іоаннъ Златоустъ», транспортѣ «Китъ» и бригѣ «Касторъ»; на послѣднемъ бригѣ плавалъ «для практики и эволюціи» и занимался описью.

Отъ командировъ судовъ, съ которыми плавалъ Ап. С. Леонтовичъ, онъ былъ аттестованъ такъ: «велъ себя весьма благородно, занимался практикою кораблевожденія, усердно исправлялъ должность гардемарина, свѣдущъ въ конченныхъ имъ наукахъ». 31-го декабря 1831 г. произведенъ въ мичманы со старшинствомъ съ 1-го января того же года и переведенъ въ Балтійскій флотъ; въ маѣ мѣсяцѣ того же года, значитъ, еще гардемариномъ, былъ въ прикомандированіи къ Морскому кадетскому корпусу «для обученія фронтовой службы». Лѣто 1831 г. проплавалъ въ Балтійскомъ морѣ на кораблѣ «Арсисъ»; слѣдующія плаванія Леонтовичъ дѣлалъ на кораблѣ «Бородино»,

на фрегатахъ «Беллона» и «Аврора»; въ 1835 г. произведенъ за отличіе по службѣ въ лейтенанты; послѣднее плаваніе было въ 1840 г. Отъ всѣхъ командировъ судовъ получалъ аттестаты: «въ исполненіи должности усерденъ и знающъ, поведенія благороднаго, къ повышенію чина достоенъ». 31-го декабря 1840 г. подалъ въ отставку по домашнимъ обстоятельствамъ; уволенъ съ награжденіемъ чиномъ и мундиромъ.

Всѣ послѣдніе четыре Леонтовича участвовали въ различныхъ дѣлахъ русскаго флота; плавали во многихъ моряхъ и если бы оставили свѣдѣнія объ обстоятельствахъ, при которыхъ прошла ихъ служба, то несомнѣнно описанія этихъ событій и плаваній, извѣстныя изъ офиціальныхъ донесеній, были бы пополнены, но только одинъ Аполлонъ Леонтовичъ оставилъ свои записки о первомъ своемъ плаваніи въ Черномъ морѣ на бригѣ «Орфей» въ 1828 г.

Записки эти озаглавлены—«Журналъ плаванія»; въ то время, когда служилъ во флотѣ отецъ Аполлона Леонтовича, Степанъ Леонтовичъ, въ 80-хъ годахъ XVIII столѣтія отъ офицеровъ флота требовались собственноручные журналы плаванія; въ случаѣ крушенія корабля, непредставленіе журнала плаванія вело къ тому, что у офицеровъ не засчитывалось въ службу плаваніе, при которомъ было крушеніе корабля; подобный случай былъ съ офицерами корабля «Слава Россіи» разбившагося у береговъ Тулона въ 80-хъ годахъ XVIII столѣтія. Высказываемъ догадку, что первый свой журналъ плаванія Аполлонъ Леонтовичъ велъ подъ вліяніемъ разсказовъ своего отца.

Записки эти показались намъ интересными и рисующими бытовую сторону морской службы въ то время въ Черноморскомъ флотѣ, насколько могъ замѣтить эту сторону молодой человѣкъ въ первый разъ вступившій на палубу военнаго судна.

Въ необходимыхъ случаяхъ текстъ записокъ снабженъ примѣчаніями.

А. Кротковъ.

Журналъ плаванія по Черному морю Черноморскаго флота гардемарина Аполлона Леонтовича, 1828 года.

Я родился 10-го марта 1812 г. въ селѣ Хорошевомъ, Верхнеднѣпровскаго уѣзда Екатеринославской губерніи; селомъ владѣлъ дѣдъ мой, Степанъ Константиновъ сынъ Леонтовичъ и бабка моя Прасковья Яковлева дочь, урожденная Тимченкова; по наслѣдству село досталось отцу моему, вышедшему въ отставку въ чинѣ капитана 2-го ранга съ награжденіемъ мундиромъ и половиннымъ пенсіономъ; до отставки отецъ служилъ въ чинахъ офицерскихъ, съ 1785 г. по 1801 г. въ Балтійскомъ корабельномъ флотѣ, былъ въ военное время въ 1787, 1788 и 1789 гг. (*) во всѣхъ дѣйствительныхъ сраженіяхъ со шведскимъ флотомъ; мать моя была купеческаго званія, урожденная Полякова, родомъ изъ Санктъ-Петербурга.

Воспитаніе мое и ученіе было первоначально въ отеческомъ домѣ, подъ надзоромъ родителей моихъ, и ученъ я былъ столько, сколько они возможности на то имѣли. Обучался я языкамъ нѣмецкому, французскому, ариѳметикѣ, алгебрѣ, геометріи, исторіи, отечественной географіи, рисовать и Закону Божію, въ чемъ они наиболѣе и прежде всего старались выучить меня молитвамъ подлежащимъ христіанину, равно внушали мнѣ все касательно морали.

Когда минуло мнѣ 15 лѣтъ, тогда родитель мой отправилъ меня въ г. Николаевъ, для изученія наукъ необходимыхъ морскому офицеру; по просьбѣ отца, обращенной къ дядѣ моему, Александру Лукьяновичу Мартиновичу — отвесть меня въ Николаевъ и поручить для обученія, на родительскомъ иждивеніи, чиновнику 8-го класса Лукѣ Андреевичу Латышеву (**),

---

(*) Ап. Леонтовичъ дѣлаетъ ошибку въ годахъ; въ 1787 г. Россія не была еще въ войнѣ со Швеціей и пропускаетъ 1790 г., когда отецъ его участвовалъ въ Красногорскомъ и Выборгскомъ сраженіяхъ.

(**) Изъ разночинцевъ, воспитаніе получилъ въ Черноморскомъ штурманскомъ училищѣ, въ которомъ окончилъ полный курсъ наукъ и за отличные успѣхи произведенъ при выпускѣ въ 14-й классъ въ 1794 г.; 1794—97 гг. плавалъ лѣтомъ на судахъ, а зимою оставался въ Севастополѣ для изученія наукъ; весь 1797 г. употребилъ на изученіе ихъ; 1798—99 гг. и 1800 г. плавалъ въ эскадрѣ Ѳ. Ѳ. Ушакова въ Средиземномъ морѣ на кораблѣ «Св. Павелъ» и участвовалъ въ военныхъ

учителю астрономіи при Штурманскомъ училищѣ (*), я вмѣстѣ съ дядей и даннымъ мнѣ письменнымъ родительскимъ наставленіемъ, какъ мнѣ себя вести и обращаться въ ученіи, 19-го августа 1827 г., отправился въ Николаевъ; послѣ 4 дней пути прибывъ въ Николаевъ, я былъ порученъ въ особое покровительство родителя моего старому сослуживцу и соученику въ Морскомъ кадетскомъ корпусѣ, въ Кронштадтѣ бывшемъ, Всеволоду Степановичу Тулубьеву (**) и чиновнику 5-го класса

дѣйствіяхъ подъ крѣпостью Корфу; въ 1801 г. присланъ въ Николаевъ въ Черноморское штурманское училище; въ 1805 г. опредѣленъ въ томъ же штурманскомъ училищѣ «повторителемъ» математики. Получалъ чины и въ 1814 г., въ чинѣ 9-го класса, сдѣланъ учителемъ математики; въ 1823 г. награжденъ орденомъ Св. Владиміра 4-й степ. «за ревностную службу, отличное усердіе къ образованію юношества и исправленія сверхъ своей обязанности, порученной ему должности инспектора»; въ 1826 г. сдѣланъ учителемъ астрономіи и навигаціи; въ 1823 г. «за свѣдѣніе во всѣхъ наукахъ, преподаваемыхъ въ Черноморской штурманской ротѣ (во что было переименовано училище) и искусство преподавать ихъ» назначенъ и. д. инспектора класса въ этой ротѣ; получалъ чины и ордена; въ 1839 г. утвержденъ въ должности инспектора съ оставленіемъ преподавателемъ астрономіи и навигаціи; въ 1842 г. сталъ получать учебную пенсію въ 514 руб. и произведенъ въ 5-й классъ; въ 1852 г. получилъ орденъ Св. Владиміра 3-й степ. и въ 1853 г. умеръ. Въ офиціальномъ отзывѣ о Латышевѣ главнаго командира Черноморскаго флота имѣются свѣдѣнія о томъ, что съ 1805 г. по 1847 г. Латышевъ преподавалъ сначала въ Штурманскомъ училищѣ, а потомъ въ Штурманской ротѣ въ разныя времена съ отличнымъ успѣхомъ всѣ почти части математики и, сверхъ того, слѣдующіе предметы: русскую грамматику, географію, всеобщую исторію и французскій языкъ; кромѣ того, Латышевъ составилъ математическія руководства для употребленія въ Штурманской ротѣ; легкость и основательность, съ которыми воспитанники изучаютъ сіи науки, доказываютъ, по словамъ отзыва, въ продолженіе многихъ лѣтъ, пользу и достоинство ихъ руководствъ; изъ числа этихъ руководствъ ариѳметика была напечатана двумя изданіями и нынѣ (1847 г.) печатается алгебра.

(*) Свѣдѣнія о Черноморскихъ морскихъ училищахъ имѣются въ очеркѣ «Изъ прошлаго» С. Ѳ. Огородникова, помѣщенномъ въ «Морскомъ Сборникѣ» за 1900 г., № 12.

(**) Всеволодъ Степановичъ Тулубьевъ на 4 года позже С. С. Леонтовича получилъ чинъ мичмана, а именно 11-го апрѣля 1789 г.; Тулубьевъ участвовалъ въ 1788 г. гардемариномъ въ Гогландскомъ сраженіи, съ 1789 г. мичманомъ былъ въ кампаніи на гребномъ флотѣ въ Очаковскомъ лиманѣ, въ 1790 г. участвовалъ въ сраженіяхъ при взятіи Тульчи, Исакчи и Измаила; въ послѣднемъ сраженіи лишился правой ноги, за что пожалованъ былъ вѣчнымъ пенсіономъ въ 300 руб.; въ 1791 г.—лейтенантъ и капитанъ-лейтенантъ; въ 1793 г. выходилъ въ отставку и въ 1794 г. опять поступилъ на службу; въ 1796 г.—за совѣтника въ интендантской экспедиціи при Черноморскомъ правленіи; занималъ береговыя мѣста; 1808 г.—

Павлу Карловичу Вульфу (*), прежнему сослуживцу родителя моего; сіи добродѣтелью преисполненные люди и семейные мужи покровительствовали мнѣ совершенно отечески (**).

назначенъ казначеемъ въ Черноморскую казначейскую экспедицію; 1811 г.— капитанъ 1-го ранга; 1815 г.—переименованъ въ 5-й классъ; 1821 г.—утвержденъ управляющимъ казначейскою экспедиціей; 1823 г. назначенъ въ оберъ-интенданты; 1824 г. произведенъ въ 4-й классъ; 1827 г. переименованъ въ генералъ-маіоры съ назначеніемъ инспекторомъ ластовыхъ экипажей Черноморскаго флота; 1834 г.— назначенъ членомъ общаго присутствія Черноморскаго интендантства; 1835 г.— произведенъ въ генералъ-лейтенанты; въ 1843 г. умеръ.

(*) «Изъ вольноопредѣляющихся нѣмцевъ, родившихся въ Россіи», поступилъ на службу солдатомъ въ 1775 г.; изъ свѣдѣній помѣщенныхъ въ формулярѣ видно, что П. К. Вульфъ поступилъ въ морскую пѣхоту, такъ какъ съ 1775 г. по 1780 г. пробылъ въ Кронштадтѣ, въ 1780—1781 гг. на кораблѣ «Азія» плавалъ въ Средиземномъ морѣ, быстро прошелъ званія капрала, каптенармуса, сержанта и вахмистра; въ 1786 г. поступилъ въ штатъ Черноморскаго адмиралтейскаго правленія и употребляемъ былъ въ курьерскихъ посылкахъ; въ 1787 г. получилъ офицерскій чинъ подпоручика, въ 1788 г.— поручика, въ 1795 г.—капитана; въ 1804 г.— маіора, въ 1810 г.—надворнаго совѣтника; въ 1809 г. получилъ Монаршее благоволеніе и орденъ Св. Владиміра 4-й степ.; въ концѣ 1810 г. опредѣленъ совѣтникомъ въ хозяйственную экспедицію Черноморскаго флота; въ 1820 г. произведенъ въ 5-й классъ; въ 1824 г. сдѣланъ управляющимъ черноморскою казначейскою экспедиціей; въ 1826 г. награжденъ орденомъ Св. Анны 2-й степ.; въ 1833 г. «въ воздаяніе засвидѣтельствованной начальствомъ 56-лѣтней службы» произведенъ въ 4-й классъ и опредѣленъ членомъ общаго присутствія черноморскаго интендантства.

П. К. Вульфъ курьеромъ сдѣлалъ многочисленныя поѣздки по Россіи и развозилъ деньги: такъ въ 1787 г. командированъ былъ отъ адмиралтейскаго правленія въ Смоленскъ къ капитанъ-лейтенанту Сакену для доставленія 50 тыс. руб. и заводчику Балашеву 100 тыс. руб.; за всю свою службу П. К. Вульфъ перевезъ болѣе 1 100 000 руб. и въ 1800 г. получилъ благоволеніе отъ конторы главнаго командира Черноморскаго флота «за отличную дѣятельность и усердіе по службѣ». Умеръ въ 1838 г., въ Николаевѣ.

(**) Интересно привести здѣсь мнѣніе писателя, князя Ив. Мих. Долгорукова, о Николаевскомъ обществѣ въ 1810 г., когда князь посѣтилъ Николаевъ: «извѣстно, что его (Николаевъ) заложилъ Потемкинъ; я со многими чиновниками морскими ознакомился; нигдѣ нѣтъ такой привѣтливости, какъ въ этой службѣ. Вода сближаетъ всѣ народы, и морскіе офицеры хоть кажутся дики въ обществѣ, но можно смѣло ручаться, что нѣтъ ни одного изъ нихъ, который бы не былъ пріятно и полезно образованъ самъ собою и собственнымъ своимъ навыкомъ, а это средство прочнѣе всѣхъ академическихъ». «Славны бубны за горами или путешествіе мое кое-куда». 1810 г. Сочиненіе князя Ивана Михайловича Долгорукова. Чтеніе въ Императорскомъ обществѣ исторіи и древностей Россійскихъ при Московскомъ университетѣ, 1869 г., книга II-я, стр. 113.

Жилъ я въ домѣ Луки Андреевича Латышева, учился и благодѣніями его пользуясь, имѣлъ всѣ выгоды, подобно какъ въ родительскомъ домѣ.

Чтобы достигнуть до гардемарина, надлежащимъ къ тому наукамъ я учился 9 мѣсяцевъ и имѣя на сей предметъ должное свѣдѣніе, проэкзаменованъ былъ въ іюнѣ мѣсяцѣ, учрежденною для того комиссіею и 19-го сентября 1828 г. въ оный чинъ произведенъ, а до того августа 2-го числа опредѣленъ былъ для практической кампаніи на 20-пушечный бригъ «Орфей», подъ командою флота капитанъ-лейтенанта и кавалера Егора Ивановича Колтовского, служившаго въ Черноморскомъ корабельномъ флотѣ, подъ командою адмирала Алексѣя Самуиловича Грейга, при покореніи порта и крѣпости Варны.

4-го августа.—20-пушечный 2-мачтовый бригъ «Орфей» построенъ съ подряда при Николаевскомъ портѣ государственнымъ корабельнымъ мастеромъ и кавалеромъ Мелеховымъ, 6-го класса чиновникомъ. Длина его по палубѣ 100 ф., широта $30^1/_2$ ф., глубина интрюма 7 ф. 10 д.; имѣлъ чугуннаго баласта 3 266 пуд. и при полномъ грузѣ углубленъ форштевнемъ $12^1/_2$ ф., а ахтерштевнемъ 10 ф., диференту $2^1/_2$ ф. (*). Заложенъ былъ для постройки 1-го сентября 1820 г., а спущенъ на воду 3-го іюня 1821 г.; снабженъ былъ артиллеріею: восемнадцатью—36-фн. карронадами и двумя—18-фн. погонными пушками; оный бригъ всего груза могъ поднять по пропорціи до 12 000 пуд.; при немъ состояло гребныхъ судовъ: 10-весельный баркасъ, 10-весельный катеръ и 4-весельная шлюпка.

Во время моей кампаніи на семъ бригѣ командовалъ онымъ флота капитанъ-лейтенантъ и кавалеръ Егоръ Ивановичъ Колтовской, прочіе офицеры были слѣдующіе: лейтенанты Александръ Дмитріевичъ Гусликовъ (**) и Степанъ Дмитріевичъ

(*) По списку русскихъ военныхъ судовъ Ѳ. Ѳ. Веселаго, стр. 510, размѣры брига «Орфей» были: длина 100 ф., ширина 30 ф., глубина интрюма 12 ф. 9 д., заложенъ былъ 21-го сентября 1820 г., спущенъ 3-го іюня 1821 г., разобранъ въ 1836 г.

(**) Гардемаринъ съ 1813 г., мичманъ съ 1815 г., лейтенантъ съ 1820 г., капитанъ-лейтенантъ съ 1831 г., подполковникъ ластовыхъ экипажей съ 1842 г.; умеръ въ 1855 г., въ чинѣ полковника; имѣлъ орденъ Св. Георгія 4-го класса за 25 лѣтъ, много плавалъ по Черному морю.

Артюховъ (*), мичманъ Константинъ Савичъ Лузановъ (**), штурманъ 12-го класса Иванъ Григорьевичъ Васильевъ, кондукторъ Ахапкинъ, гардемарины Коронелли (***), Баптизманскій, Трофимовскій и я—Аполлонъ Леонтовичъ; нижнихъ чиновъ 125, въ томъ числѣ 8 унтеръ-офицеровъ.

За два дня передъ тѣмъ, по предписанію флотскаго въ Николаевѣ начальника контръ-адмирала Снаксарева (****), назначенъ былъ я для кампаніи на оный бригъ, и 3-го числа, въ 7 час. пополудни, явясь къ командиру брига, вступилъ я въ должность по чину моему. Бригъ долженъ былъ слѣдовать въ Одессу для полученія тамъ дальнѣйшихъ предписаній отъ высшаго начальства. 4-го августа вытянулись на рейдъ въ Спасскъ и налились прѣсною водой, но пойти не могли за противнымъ вѣтромъ отъ S, препятствовавшимъ намъ высту-

---

(*) Гардемариномъ Морского кадетскаго корпуса въ 1817—19 гг. совершилъ кругосвѣтное плаваніе на шлюпѣ «Камчатка» подъ командою капитана 2-го ранга В. М. Головнина; 1819 г.—мичманъ, 1821 г. переведенъ въ Черноморскій флотъ; 1826 г. — лейтенантъ; за участіе въ сраженіи брига «Орфей» съ крѣпостью Кюстенджи награжденъ орденомъ Св. Анны 3-й степ. съ бантомъ; умеръ въ 1838 г. на службѣ; много плавалъ.

(**) Мичманъ съ 1824 г.; за сраженія на бригѣ «Орфей» съ крѣпостью Кюстенджи награжденъ орденомъ Св. Анны 4-й степ. за храбрость; за сожженіе въ 1829 г. при мѣстечкѣ Акчесоръ турецкаго корвета награжденъ орденомъ Св. Анны 3-й степ. съ бантомъ; въ 1831 г.—лейтенантъ; въ 1838 г. награжденъ орденомъ Св. Станислава 4-й степ. за отличіе при высадкѣ десанта у рѣчки Шапсухо; въ 1841 г. — капитанъ-лейтенантъ; въ 1847 г. за выслугу 25 лѣтъ въ офицерскихъ чинахъ награжденъ орденомъ Св. Георгія 4-го класса; въ 1850 г. —капитанъ 2-го ранга и помощникъ капитана надъ Севастопольскимъ портомъ; въ 1853 г.—капитанъ надъ Дунайскими портами; въ 1856 г.— капитанъ 1-го ранга и помощникъ капитана надъ Севастопольскимъ портомъ; въ 1860 г. зачисленъ по резервному флоту; въ 1861 г. произведенъ въ генералъ-маіоры съ увольненіемъ отъ службы.

(***) Аристидъ Коронелли въ 1845 г. уволенъ отъ службы съ чиномъ капитанъ-лейтенанта; Валеріанъ Баптизманскій умеръ на службѣ въ 1840 г., въ чинѣ лейтенанта, и Петръ Трофимовскій въ 1856 г. уволенъ отъ службы въ чинѣ капитана 1-го ранга.

(****) Выпущенъ изъ Морского кадетскаго корпуса въ 1788 г.; участвовалъ во взятіи въ плѣнъ фрегата *Venus*, въ Красногорскомъ и Выборгскомъ сраженіяхъ; въ чинѣ лейтенанта въ 1792 г. переведенъ въ Черноморскій флотъ; участвовалъ въ военныхъ дѣйствіяхъ въ Средиземномъ морѣ въ эскадрахъ адмираловъ Ѳ. Ѳ. Ушакова и Д. Н. Сенявина, былъ при взятіи Неаполя и Бока-ди-Каттаро; былъ награжденъ орденами, командовалъ въ Черноморскомъ флотѣ кораблями; 1829 г. умеръ.

пить въ надлежащій путь при ясной и тихой погодѣ и потому сей день простояли на якорѣ.

5-го августа (воскресенье).—При попутномъ вѣтрѣ отъ N въ 5 час. пополуночи снялись мы съ якоря; при началѣ сего дѣйствія вахтенный начальникъ, лейтенантъ Гусликовъ, получивъ о семъ приказаніе отъ начальства, скомандовалъ въ рупоръ слѣдующее: «марсовые по марсамъ», «по марса-реямъ», «на фокъ, на гротъ», «на шпиль» и дѣйствіе началось мгновенно; мое мѣсто было на палубѣ, гдѣ стоя и упражняясь по части моей обязанности, сказалъ я самъ себѣ мысленно: «Прощай Николаевъ и благодѣтели мои»! Когда бригъ, по отдѣленіи якоря, получилъ ходъ настоящій, по приведеніи парусовъ его въ надлежащій порядокъ, съ поднятіемъ брамселей и бомъ-брамселей, то видъ Спасска мало-по-малу сталъ скрываться изъ виду и наконецъ вовсе исчезъ; видна была одна только обсерваторія, выстроенная на возвышенномъ мѣстѣ.

Попутный вѣтеръ отъ N, натянувшій паруса наши, ясная и теплая погода обѣщали счастливую будущность, и нашъ бригъ благополучно прошелъ въ 11 час. Попову балку; начавшій свѣжѣть вѣтеръ чувствительно и примѣтно ускорилъ ходъ брига; разнообразіе перемѣнявшихся мѣстъ положеній береговъ, живописныя картины на берегу, и восхитительные виды по обѣимъ сторонамъ р. Бугъ очаровали меня и поощряли къ морской службѣ; я былъ съ моимъ воображеніемъ и съ чувствами моей радости внѣ себя, какъ вдругъ засимъ удовольствіе мое нарушилось, когда сказали. что бригъ приткнулся къ мели; въ этомъ случаѣ былъ завезенъ верпъ и въ 3 часа пополудни отошли мы отъ мели благополучно; затѣмъ продолжали наше плаваніе при вѣтрѣ отъ N; въ 8-мъ часу отъ NW набѣжалъ сильный шквалъ, заставившій насъ убрать бомъ-брамсели и брамсели, взять фокъ и гротъ на гитовы и отдать марса-фалы, а засимъ шквалъ прошелъ и мы вошли въ лиманъ; въ сей же день (5-го августа), въ 10 час. пополудни, бросили якорь плехтъ на глубинѣ $17^1/_2$ ф., грунтъ—илъ.

6-го августа.—Въ сей день, въ 6 час. пополуночи, при попутномъ вѣтрѣ NtO продолжали плаваніе къ SO и въ половинѣ 7-го часа обошли всѣ вѣхи и баканы, поставленные

около Очакова, который ни издали, ни вблизи не обращалъ на себя особеннаго вниманія: крѣпость, построенная внизу крутого берега, не удивляетъ любопытнаго, а въ городѣ повидимому отличнаго строенія только церковь и казармы; смотря на сей городъ, думалъ я: «было время, когда здѣсь проливалась человѣческая кровь и раздавался пушечный громъ».

Миновавъ Очаковъ и проходя Кинбурнскую косу вспомнилъ я славную побѣду надъ турками Суворова Рымникскаго; затѣмъ представился глазамъ моимъ о-въ Адъ (*), вѣроятно такъ названный потому, что у береговъ онаго находятся два огромные камня, которые чаятельно мореходцамъ много причинили гибели.

Въ 12 час., имѣя курсъ NWtN$^1/_2$W, при ходѣ отъ 3 до 7 узл. и при кренѣ оть 7° до 9°, стала намъ видима на горизонтѣ Одесса. Бригъ летѣлъ подобно птицѣ, а я радовался, разсматривая издали прелестное мѣсто Одессы, украшенное великолѣпными зданіями.

Въ полдень стали мы на Одесскомъ рейдѣ на якорь плехтъ на глубинѣ 30 ф. и простояли шесть сутокъ, а 13-го августа, взявъ на бригъ 125 челов. десантнаго войска, отправились къ осажденной Варнѣ. Въ бытность мою на Одесскомъ рейдѣ съѣзжалъ я нѣсколько разъ на берегъ и въ городъ Одессу и прилагаю маленькое описаніе города.

Построена Одесса и расположена частью надъ обрывистымъ крутымъ берегомъ Чернаго моря; входъ въ городъ гористъ и взойдя, увидишь себя на городскомъ бульварѣ, видъ съ коего на море безподобнѣйшій. Суда купеческія и военныя, стоящія на якорѣ, образуютъ, такъ сказать, маленькій лѣсокъ мачтами своими; пройдя бульваръ, на лѣвой рукѣ представляется площадь съ монументомъ герцогу Ришелье, бывшему Екатеринославскому, Херсонскому и Бессарабскому генералъ-губернатору и основавшему въ г. Одессѣ лицей.

Памятникъ сей поставленъ на мраморномъ пьедесталѣ, отлитъ изъ мѣди и представляетъ мужчину съ простертою рукой

(*) О-въ Березань. Турками назывался Бюрюкъ-Юзень-Ада — островъ волчей рѣки; въ простомъ народѣ извѣстенъ подъ именемъ о-ва Ада; къ югу отъ него отдѣлились два камня. «Лоція Чернаго моря». Николаевъ, 1851 г., стр. 30.

и лавровымъ вѣнкомъ на головѣ; внизу онаго монумента на позлащенной доскѣ находится надпись: Герцогу Эммануилу де-Ришелье жители Екатеринославской, Херсонской и Таврической губерній въ знакъ...

Знатнѣйшія въ семъ портовомъ городѣ улицы: Екатеринославская, Ришельевская и Де-Рибасовская; сія послѣдняя именованіе свое имѣетъ потому, что сей портъ и городъ Одесса, по волѣ Императрицы Екатерины II, по проекту вице-адмирала Іосифа Михаиловича Де-Рибаса строенъ былъ и основанъ имъ, равно всѣ гавани и пристани онаго.

Зданія въ городѣ большею частью двухъ- и трехъ-этажныя, каменныя, а домъ генералъ-губернатора графа Воронцова, находящійся надъ берегомъ, можно безошибочно назвать замкомъ или аббатствомъ, такъ онъ огроменъ и великолѣпенъ; театръ одесскій можно причислить къ лучшимъ театрамъ Россіи, судя по наружности, да и по внутренности, какъ увѣряли меня о семъ многіе къ немъ бывшіе.

Гостиный дворъ обширенъ и наполненъ различными заморскими мануфактурными издѣліями и превосходными товарами: проходя оный, можно увидѣть людей всѣхъ европейскихъ націй и суетливыхъ жидовъ, толпящихся кучами; ходя по Одессѣ я мысленно читалъ стихи Пушкина и нашелъ въ оныхъ все въ точности и въ такомъ видѣ, какъ онъ описывалъ (*).

Словомъ сказать, Одесса заслуживаетъ названіе обильнаго, красиваго и многоплеменнаго портового приморскаго города въ Россіи, а, можетъ-быть, и въ Европѣ; карантинные и таможенные дома, пакгаузы суть такъ же великолѣпны, а на многолюдной биржѣ видѣлъ я народы всѣхъ націй, исключая турокъ, въ разнообразныхъ приличныхъ симъ націямъ костюмахъ. Удовольствовавъ любопытство мое въ томъ, что могъ постигнуть и изъяснить о семъ славномъ городѣ и портѣ, я оставилъ оный, воздавъ ему по силѣ понятій моихъ приличную честь и похвалу.

13-го августа.—Въ 9 час. пополуночи снялись съ якоря, при вѣтрѣ тихомъ, StO и при курсѣ на OSO; при ходѣ 3 узла

(*) «Евгеній Онѣгинъ»: «Я жилъ тогда въ Одессѣ пыльной...».

имѣли паруса: марсели, брамсели, бомъ-брамсели и стаксели; въ $^3/_4$ 12-го часа при курсѣ OtS$^1/_2$O и при вѣтрѣ отъ S поворотили оверштагъ на лѣвый галсъ на WSW. Идущія вмѣстѣ съ нами къ Варнѣ суда: яхта «Твердая» (*), транспортный бригъ «Александръ» (**), транспортъ «Змѣя» (***) и люгеръ «Глубокій» (****). Во время плаванія нашего къ Варнѣ я ничего не замѣтилъ достойнаго примѣчанія по берегамъ между Одессою и Варною болѣе потому, что они были видимы въ отдаленіи на горизонтѣ, а частью по ночной темнотѣ, мракъ, который препятствовалъ мнѣ разсмотрѣть оные.

14-го августа.—На пути нашемъ къ Варнѣ съ $^1/_2$ 11-го часа пополуночи встрѣтили мы военный іолъ, шедшій къ Варнѣ, но какъ вѣтеръ былъ крѣпокъ, а волненіе сильное, то по сей причинѣ ему невозможно было дѣйствовать рулемъ и парусами, а потому для облегченія и къ спасенію онаго мы взяли его на буксиръ.

15-го августа.—Продолжая идти къ Варнѣ, около 5 час. вечера, наконецъ увидѣли оную, представившую глазамъ нашимъ прекрасное мѣстоположеніе, обогащенное природою пріятнѣйшими видами; пушечная, подобная грому, пальба раздавалась въ ушахъ нашихъ, облака порохового дыма носились вдали и вблизи по горизонту: десантные армейскіе солдаты, бывшіе у насъ, услыша пальбу и увидя дѣйствительное сраженіе, принялись между тѣмъ точить свои тесаки; ночь вскорѣ наступила, которую мы пролежали въ дрейфѣ.

16-го августа.—Въ 6 час. пополуночи снялись съ дрейфа, въ 12-мъ часу, при вѣтрѣ отъ NWtW, повернувъ оверштагъ на лѣвый галсъ, вошли мы подъ всѣми парусами въ бухту

(*) 8-пушечная построена въ 1807 г.; тимберована въ 1815 г., разобрана въ 1839 г.

(**) Время постройки неизвѣстно; размѣры: длина 97$^1/_2$ ф., ширина 27$^1/_2$ ф., глубина интрюма 13$^1/_2$ ф., число пушекъ 8, разобранъ въ 1840 г.

(***) Размѣры неизвѣстны: спущенъ 29-го іюля 1825 г., потонулъ близъ Инады въ 1828 г.; былъ нагруженъ въ Одессѣ матеріалами и снарядами для флота.

(****) 12-пушечный люгеръ «Глубокій» имѣлъ размѣры: длину 65 ф., ширину 19$^1/_2$ ф., глубину интрюма 9 ф. 2 д.; спущенъ въ Херсонѣ 27-го іюля 1827 г., строилъ люгеръ Коверзневъ; въ 1841 г. обращенъ въ ластовое судно, въ 1843 г. разобранъ.

крѣпости Варны и 11 пушечными выстрѣлами салютовали адмиральскому флагу, развѣвавшемуся на гротъ-брамъ-стеньгѣ 110-пушечнаго корабля «Парижъ»; гребныя суда, присланныя съ другихъ кораблей, привели нашъ десантъ, какъ я примѣтилъ, въ восхитительное ободреніе; взяли у насъ сей десантъ и по взятіи онаго велѣно было нашему бригу отправиться вновь въ море, для исканія іолъ, разнесенныхъ сильнымъ вѣтромъ въ разныя стороны моря, и по сей-то причинѣ мы снялись по утру въ 7 час. пополуночи съ якоря и вышли въ море (*).

17-го августа.—Весь день провели въ морѣ для отысканія іолъ (**).

18-го августа.—Взяли отысканный іолъ на буксиръ и привели его къ Варнѣ, гдѣ и стали на якорѣ плехтъ на глубинѣ 12 саж.

19-го августа.—Выступили опять въ море для исканія іолъ, которыхъ въ сей день не могли нигдѣ примѣтить; къ тому же и штиль, застигшій насъ противъ Коварны, попрепятствовалъ намъ продолжать наше плаваніе.

Въ сей день имѣлъ я случай побывать на берегу, будучи отправленъ капитаномъ на 8-весельномъ катерѣ съ бумагою, которую надо было вручить лейтенанту Кузьмину (***), коман-

---

(*) Вице-адмиралъ В. И. Мелиховъ «Описаніе дѣйствій Черноморскаго флота въ продолженіе войны съ Турціею въ 1828 и 1829 годахъ»—говоритъ про 16-е августа: «..около 7 час. прибыли изъ Одессы: бригъ «Орфей», люгеръ «Глубокій» и одно зафрахтованное судно. 17-го августа: въ 9 час. пополуночи прибыли: изъ Севастополя яхта «Твердая» съ курьеромъ и изъ Одессы транспортъ «Александръ» съ частью сухопутныхъ войскъ...». Далѣе сообщается о посылкѣ 3 судовъ, въ томъ числѣ и брига «Орфей», для отысканія посланныхъ изъ Измаила къ Варнѣ 1 канонерской лодки и 5 іоловъ.

Разница съ записью Ан. Леонтовича заключается относительно мѣста отправленія яхты «Твердая» и умолчанія о провозѣ десантныхъ войскъ на бригѣ «Орфей».

(**) Іолъ — судно для одного большого орудія. Головачовъ. «Дѣйствія русскаго флота въ войнѣ со шведами въ 1788—90 гг.», стр. 161; «каждый изъ нихъ (канонерскіе іолы) имѣлъ одно 24-фн. или 18-фн. орудіе и требовалъ только третью часть экипажа противъ лодокъ». «Военныя дѣйствія въ Финляндскихъ шкерахъ съ 1700 по 1814 г.». Переводъ со шведскаго, стр. 66.

(***) Дмитрій Павловичъ, изъ Морского кадетскаго корпуса; въ 1816 г.—мичманъ и переведенъ въ Черноморскій флотъ; въ 1821 г.—лейтенантъ, въ 1827—1830 гг.—командиръ люгера «Широкій»; за отличіе при взятіи крѣпостей Анапа и Варна награжденъ орденами Св. Анны 3-й степ. и Св. Владиміра 4-й степ.; въ 1831 г.—капитанъ-лейтенантъ; умеръ въ томъ же году, на службѣ.

диру люгера «Широкій» (*), стоявшему въ гавани Коварна на якорѣ. Употребя часа $1^1/_2$ времени на прибытіе, я не засталъ на люгерѣ командира. который находился на берегу, гдѣ найдя его, вручилъ ему порученный мнѣ пакетъ.

Коварна не можетъ назваться хорошею и безопасною по причинѣ той, что мало приведена природою въ безопасность отъ жестокости вѣтровъ; берега Коварны покрыты плодовитыми деревьями и кустарниками; прибрежныя турецкія строенія суть не что иное, какъ мазанки, крытыя черепицею. Здѣшней водѣ можно отдать справедливость—она холодна, пріятная для питья, чистотою подобна кристаллу и проведена изъ горы въ каменный фонтанъ, изъ котораго бьетъ тремя ключами. Огромный каменный утесъ съ одной, а крутая гора съ другой стороны ограждаютъ бухту. На верху сей горы находится, собственно, такъ называемый, городъ Коварна, въ которомъ я не былъ, и потому о достоинствѣ его не могу ничего сказать.

Въ ту пору, когда я тутъ былъ, стояло здѣсь до 70 купеческихъ транспортныхъ судовъ, разныхъ званій и разныхъ націй, обязавшихся за плату привозить разные матеріалы и провіантъ для нашихъ войскъ; исполнивъ свое порученіе, я благополучно опять возвратился на бригъ. Штиль продолжался во весь сей день.

21-го августа.—Привели къ Варнѣ іолъ (**) при вѣтрѣ дувшемъ отъ WSW, держа курсъ SSO; къ вечеру, отдавъ буксиръ, положили мы и іолъ не вдали отъ насъ, на якорь; крѣпость оставалась въ осадѣ и мужественно защищалась. Въ 10 час. пополудни началась ужасная пальба на берегу, какъ ружейная, такъ и изъ пушекъ и продолжалась до 3-го часа пополуночи; въ темнотѣ было видно по нѣскольку бомбъ вдругъ, а громъ пушекъ и свистъ ядеръ поражалъ слухъ; окрестности покрылись густымъ дымомъ, а наконецъ пальба мало-по-малу слабѣя, потомъ вовсе затихла; въ семъ случаѣ былъ приступъ,

---

(*) Размѣры 12-пушечный люгеръ «Широкій» имѣлъ слѣдующіе: длину 65 ф., ширину 21 ф. 9 д., глубину интрюма 8 ф. 8 д.; заложенъ въ Херсонѣ 24-го іюля 1826 г., спущенъ 12-го іюля 1827 г., разобранъ въ 1839 г.

(**) Мелиховъ сообщаетъ о приводѣ бригомъ «Орфей» одного іола 19-го августа, вмѣсто 18-го, и умалчиваетъ о приводѣ другого іола 21-го августа.

которымъ мужественные россіяне взяли турецкіе шанцы и турокъ прогнали во внутрь крѣпости. (У Мелихова отбитіе вылазки турокъ показано на 19-е августа).

22-го августа.—По случаю торжественнаго дня коронаціи Его Императорскаго Величества, съ адмиральскаго корабля дано повелѣніе по окончаніи богослуженія украситься флагами; все сіе выполнено и сдѣлано по 31 выстрѣлу съ каждаго бывшаго на рейдѣ военнаго судна; число стоящихъ съ нами судовъ было слѣдующее: корабли—110-пушечный «Парижъ», 110-пушечный «Императоръ Францъ», 84-пушечный «Парменъ», 84-пушечный «Пантелеймонъ», 84-пушечный «Императрица Марія», 74-пушечный «Пименъ», 74-пушечный «Скорый», 74-пушечный «Нордъ-Адлеръ», 74-пушечный «Іоаннъ Златоустъ» (*), 2 фрегата, 2 брига, нѣсколько мелкихъ военныхъ и купеческихъ судовъ и 3 бомбардирскія судна, бриги «Опытъ» (**), «Подобный» (***) и «Примѣръ» (****), метавшихъ въ крѣпость свои перуны.

23-го августа.—Былъ отправленъ на баркасѣ для налитія прѣсною водой; я воспользовался случаемъ разсмотрѣть прелестное мѣстоположеніе береговъ Варны.

Варна лежитъ подъ 49° с. ш., природа надѣлила ее благословенными дарами южныхъ странъ и хорошимъ, здоровымъ климатомъ; входъ на берегъ крутъ и каменистъ; высокіе берега покрыты плодовыми деревьями и кустарниками; многіе

(*) Свѣдѣнія о числѣ пушекъ у Ѳ. Ѳ. Веселаго въ спискѣ русскихъ военныхъ судовъ, стр. 460, нѣсколько другія, чѣмъ приводимыя у А. Леонтовича, но разница небольшая.

Корабль «Императоръ Францъ» въ 1824 г. въ Севастополѣ удостоился посѣщенія Императора Александра I («Русская Старина» 1872 г., № 8, стр. 113); корабль «Парижъ» до февраля мѣсяца 1827 г. назывался «Дербентъ».

Спускъ корабля «Скорый» въ Херсонѣ въ 1818 г. былъ въ присутствіи Императора Александра I.

(**) Размѣры «Опыта» неизвѣстны; строенъ въ Николаевѣ, спущенъ въ 1825 г.

(***) Размѣры «Подобнаго»: длина 75 ф., ширина 23 ф., глубина интрюма 11 ф. 3 д.; построенъ въ Херсонѣ полковникомъ Ковержневымъ; спущенъ въ 1826 г., обращенъ изъ транспорта въ бомбардирское судно въ 1827 г., разбился въ Сухумъ-Кале въ 1836 г.

(****) Размѣры 4-пушечнаго транспорта «Примѣръ» близки къ размѣрамъ «Подобнаго»; заложенъ въ 1824 г., разобранъ въ 1839 г.

холмы возвышаются одинъ надъ другимъ — они преисполнены плодоносными деревьями, усажены со тщаніемъ обработаннымъ виноградомъ, на кустахъ коего висятъ сочныя румяныя кисти, превосходящія полнотою, крупностью и сочностью своею одна другую. Здѣсь растутъ греческіе орѣхи, черешни, сливы, вишни, абрикосы, персики, айва, рябина, мушмула, миндаль и пр.; и всѣ означенныя деревья и виноградъ разбиты на куртины и участки; взойдя выше на гору, я бросилъ мои взоры внизъ и синѣющее море открылось глазамъ моимъ! Русскіе военные флаги развивались и украшали огромные корабли и малыя военныя суда, наполнявшія бухту. Облака дыма носились надъ крѣпостью, а звукъ пушечныхъ выстрѣловъ, потрясавшій воздухъ, чувствительно дѣйствовалъ на слухъ мой. Насытившись вкуснымъ виноградомъ и насмотрѣвшись на разительную картину произведенную канонадой, возвратился я опять на низъ горы, гдѣ глазамъ моимъ представилось разительное и плачевное зрѣлище: здѣсь происходило погребеніе убитыхъ.

Внизу разбиты палатки казаковъ, сдѣланы окопы и на оныхъ поставлены пушки. Когда я прибылъ для наливки водою, то сказалъ матросамъ: «Ребята! мнѣ хочется въ точности исполнить службу и вамъ угодить! Вы знаете, что здѣсь довольно винограда, мы имъ попользуемся, но только тогда, когда вы нальете поспѣшно воду, а потомъ и винограда нарвете». Унтеръ-офицеръ Ефимъ Ивановъ и всѣ матросы единодушно воскликнули: «Ваше благородіе! не безпокойтесь, мигомъ все исполнимъ, только позвольте попользоваться турецкими овощами». И подлинно сказать, окуражившему русскаго мало препятствій бываетъ.

Водою вскорѣ налились, винограда нарвали и прочихъ фруктовъ, и до надлежащаго времени пріѣхали на судно и такъ успѣшно, что за исправность мою командиръ меня поблагодарилъ.

24-го августа. — Стояли на якорѣ въ Варнской бухтѣ. Погода стояла пасмурная, ничего достопримѣчательнаго не случилось, и такимъ образомъ прошелъ день; къ вечеру, и что всего досаднѣе—на моей вахтѣ, пошелъ сильный дождь,

загремѣлъ громъ и заблистала молнія. Признаюсь, не слишкомъ радъ я былъ сему происшествію, ибо дождь довольно невѣжливо пошутилъ надо мной; зато съ какимъ удовольствіемъ, смѣняясь съ вахты, сошелъ я на низъ, въ свою укромную каюту! Я думаю, что едва ли можно сравнить какое-либо удовольствіе съ удовольствіемъ вахтеннаго смѣнившагося съ вахты во время бурной и дождливой ночи и потерпѣвшаго по сему случаю много непріятностей. Съ какимъ нетерпѣніемъ ожидаетъ онъ, стоя на вахтѣ, той блаженной минуты, когда изъ гротъ-люка часовой закричитъ: «на бакѣ! бей 8 склянокъ». По пробитіи колокола, наступаетъ радостная смѣна и покой вожделѣнный.

25-го августа.—По предписанію главнаго командира, нашъ бригъ, 44-пушечный фрегатъ «Поспѣшный» (*) и бригъ «Ганимедъ» (**) назначены въ крейсерство по Черному морю; по слухамъ, турецкая эскадра изъ 4 кораблей, 2 фрегатовъ и 1 корвета, выступила изъ Константинополя въ море (***).

Въ 3-мъ часу пополудни, при вѣтрѣ NO и при пасмурной погодѣ, снялись мы съ якоря, имѣя курсъ SOtO и отправились въ повелѣнный путь.

Отъ 25-го августа до 10 сентября крейсеровали по Черному морю; въ сіе время ничего достопримѣчательнаго не случилось, исключая шторма, коего описаніе ниже слѣдуетъ.

6-го сентября—вѣтеръ, до того бомъ-брамсельный, началъ примѣтнымъ образомъ свѣжѣть. Равноденствіе приближалось,

---

(*) Размѣры фрегата «Поспѣшный» были: длина $156^3/_4$ ф., ширина $41^1/_2$ ф., глубина интрюма $19^1/_4$ ф.; заложенъ въ 1820 г., спущенъ въ 1821 г., разобранъ въ 1839 г.; строилъ въ Николаевѣ Мелеховъ.

(**) Размѣры подобные размѣрамъ брига «Орфей»; спущенъ годомъ раньше, разобранъ въ 1836 г.

(***) По Мелихову, командиръ бригантины «Елизавета» доставилъ отъ Босфора рапортъ капитана 2-го ранга Юрьева, командира фрегата «Рафаилъ», въ которомъ онъ сообщилъ, что отъ опрошенныхъ имъ командировъ 10 купеческихъ судовъ, вышедшихъ изъ Константинополя, получилъ единогласное показаніе, что турецкій флотъ находится въ готовности выступить въ море для слѣдованія къ Варнѣ. Ап. Леонтовичъ говоритъ «по слухамъ», слѣдовательно «слухи» были на эскадрѣ и конечно, не всегда достовѣрные; по Мелихову, командирамъ судовъ было подтверждено о принятіи мѣръ о выступленіи подъ паруса по первому повелѣнію. Вышедшій отрядъ судовъ былъ назначенъ не въ крейсерство по Черному морю, а къ Константинопольскому проливу на смѣну фрегата «Рафаилъ».

*

а вмѣстѣ съ онымъ и опасеніе быть застигнутымъ въ морѣ штормомъ, о которомъ командиръ брига, въ присутствіи вахтенныхъ офицеровъ на палубѣ, предсказалъ такъ: «Господа! на горизонтѣ облака знаменуютъ въ скоромъ времени штормъ»! Предсказаніе это исполнилось. Командиръ приказалъ, что когда начнетъ усиливаться вѣтеръ, такъ, не отлагая времени, приготовить себя къ оному.

7-го сентября.—Вѣтеръ сдѣлался рифъ-марсельный, крѣпкій, продолжая дуть отъ NNW и W, а къ вечеру сталъ еще и того болѣе крѣпчать; мы спустили бомъ-брамъ-стеньги и брамъ-стеньги, а также реи оныхъ еще по утру, когда вѣтеръ не былъ въ такой силѣ. Паруса имѣли мы: марселя зарифленные двумя рифами, фокъ, гротъ и бизань, но когда вѣтеръ еще и болѣе усилился, то гротъ и форъ-марсель закрѣпили, а у гротъ-марселя взяли 3-й рифъ. Въ 5 час. пополудни вѣтеръ сдѣлался унтеръ-зейльнымъ и для безопасности брига, укрѣпили карронады, сдраили порты, снайтовали ростры, положили найтовы на якоря, заложили у румпеля штуръ-тали, заложили помощь вантамъ и привели судно въ совершенную безопасность. Качка была сильная, такъ что невозможно было иначе обѣдать, какъ лежа на боку, и, какъ говорилъ капитанъ, слѣдуя обычаю древнихъ римлянъ.

Все подаваемое къ столу, какъ-то: тарелки, блюда, стаканы, графины и пр. катались по палубѣ каютъ-компаніи отъ сильнаго колебанія.

8-го сентября,—вѣтеръ ни мало не утихалъ, но еще болѣе усиливался, а особливо къ вечеру сдѣлался и того крѣпче, съ порывами, свистомъ и ревомъ, уподобляясь частью урагану. Ночью, при вѣтрѣ NW и при курсѣ WSW, открылась течь, которая простиралась до 30 д. въ часъ. Отъ безпрестаннаго выкачиванія воды, одна изъ двухъ помпъ испортилась и стала вовсе негодною къ употребленію. Положеніе наше стало бѣдственнымъ, къ тому же бригъ былъ старъ и гнилъ. Въ этомъ случаѣ командиръ имѣлъ большую заботливость во всѣхъ отношеніяхъ къ спасенію брига, я же, какъ неопытный человѣкъ, спрашивалъ у боцмана: надеженъ ли нашъ бригъ, выдержитъ ли нынѣ сей необыкновенный штормъ? На сей вопросъ отвѣ-

чалъ мнѣ боцманъ Карповъ: «правду сказать вамъ, ваше благородіе, довольно и я шатался по морямъ симъ непостояннымъ, но такого жестокаго шторма я не запомню въ продолженіе службы моей; только есть къ спасенію нашему надежда, что командиръ нашъ, самъ по себѣ заботливый человѣкъ и знаетъ свое дѣло; онъ приготовился къ шторму и укрѣпилъ все и вездѣ какъ слѣдуетъ, а неустрашимъ такъ точно на морѣ, какъ былъ подъ крѣпостью Кюстенджи въ сраженіи съ турками; есть на Бога надежда, что «Орфей» выдержитъ штормъ, но съ поврежденіемъ» (*).

Сей его отвѣтъ меня много утѣшилъ, и я не унывалъ болѣе, хотя буря свирѣпствовала въ той же степени. Волненіе на морѣ сдѣлалось необыкновенно большое, качка брига во всѣ стороны стала сильнѣе, трескъ по бригу былъ вездѣ слышенъ и течь воды не уменьшалась; яростныя волны, стараясь къ бригу, часто производили разительные виды, представляя собою

(*) Колтовской, Егоръ Ивановичъ, выпущенъ изъ Морского кадетскаго корпуса мичманомъ въ 1812 г., въ 1816 г. произведенъ въ лейтенанты, въ 1818 г. переведенъ въ Черноморскій флотъ, въ 1824 г. — командиръ люгера «Стрѣла», въ 1827 г. — капитанъ-лейтенантъ и командиръ катера «Жаворонокъ», награжденъ орденомъ Св. Владиміра 4-й степ. Въ 1828 г.—командиръ брига «Орфей» и за участіе въ сраженіи при крѣпости Кюстенджи награжденъ золотою саблей за храбрость; въ 1829 г. командуя судами участвовалъ во взятіи приморскихъ городовъ на румелійскомъ берегу; 17-го іюня награжденъ орденомъ Св. Анны 2-й степ. за отличіе, августа 14-го произведенъ въ капитаны 2-го ранга за отличіе и 11-го сентября награжденъ орденомъ Св. Георгія 4-й степ. за храбрость—за отличіе при покореніи Инады; въ 1839 г.— контръ-адмиралъ, 1851 г.—вице-адмиралъ, 1860 г. произведенъ въ адмиралы, съ увольненіемъ отъ службы.

У вице-адмирала Мелихова, стр. 377—378: «говоря о бригѣ «Орфей», намъ приходитъ на мысль, что мы можемъ подвергнуться упреку въ томъ, что описывая подробныя дѣла флота и его отдѣльныхъ судовъ, не сказали ничего объ участи брига «Орфей» въ покореніи крѣпости Кюстенджи; поэтому мы считаемъ нужнымъ объяснить, что пропущеніе въ нашемъ сочиненіи дѣйствій брига при Кюстенджи произошло единственно отъ неимѣнія никакого о нихъ свѣдѣнія; а что они были важны и вполнѣ соотвѣтствовали цѣли предпріятія, тому служитъ доказательствомъ золотая сабля Всемилостивѣйше пожалованная капитанъ-лейтенанту Колтовскому за содѣйствіе въ покореніи крѣпости Кюстенджи».

Дѣйствительно, неполнота свѣдѣній о сраженіи 8-го іюля 1828 г. брига «Орфей» съ крѣпостью Кюстенджи существуетъ; сраженіе было несомнѣнно, но командиромъ брига «Орфей» былъ (по другимъ свѣдѣніямъ) въ сраженіи капитанъ-лейтенантъ гвардейскаго экипажа Н. П. Римскій-Корсаковъ, который за это сраженіе былъ пожалованъ Государемъ Императоромъ Николаемъ I званіемъ флигель-адъютанта. («Морск. Сборн.» 1849 г., т. V., стр. 357—358).

будто бригу готовятъ пропасть и вмѣстѣ съ тѣмъ поглотить его желаютъ; потомъ, когда Борей изринулъ и истощилъ всѣ силы свои, то качка стала сноснѣе; погода мало-по-малу начала утихать, и къ свѣту мы увидѣли берегъ и легли въ дрейфъ, чтобы привести бригъ въ доброе состояніе.

Во время бури я вспомнилъ слѣдующій псаломъ Давида (*):—

Спаси отъ бурныя погоды,
Меня Создатель мой и Богъ:
Меня вокругъ объяли воды
Совсѣмъ духъ томный изнемогъ.

Въ глубокомъ блатѣ увязаю
И покрываетъ мя потокъ.
О Боже, Боже! исчезаю—
Пришелъ ко мнѣ, пришелъ мой рокъ!

Да не придетъ моя кончина,
Когда растворитъ пропасть ротъ:
Да не пожретъ меня пучина,
И не потопитъ буря водъ.

Сидящій въ небѣ на Престолѣ
Вонми стенанію сему:
Не дай, не дай терзаться болѣ
Безвинно сердцу моему.

9-го сентября.—Ясное и тихое утро: послѣ бури все оживилось и кажется у каждаго на лицѣ была написана радость; во время шторма бригъ получилъ слѣдующія поврежденія: шлюпбалка изломалась, ватерштагъ лопнулъ, бушпритъ осѣлъ на 3 д. ниже по причинѣ гнилости бимсовъ и недгедсовъ, въ которыхъ онъ укрѣпленъ. Вѣтеръ сталъ тихій, и мы начали

(*) Псаломъ LXVIII, Александра Петровича Сумарокова; у Леонтовича приведены начало и конецъ псалма; тотъ же псаломъ былъ раньше, но конечно въ другихъ выраженіяхъ, переложенъ въ XVII вѣкѣ Симеономъ Полоцкимъ. «Полное собраніе псалмовъ Давида переложенныхъ какъ древними, такъ и новыми россійскими стихотворцами изъ прозы стихами». Стр. 534—535. А. Рѣшетникова. Москва, 1811 г.

приготовлять бригъ въ надлежащее положеніе къ прибавкѣ парусовъ; были подняты брамъ-стеньги и брамъ-реи, отданы у марселей рифы и поставлены всѣ паруса; во время шторма отнесло насъ теченіемъ къ SW на 60 миль, а берега румелійскіе отстояли къ NW на 40 миль.

Имѣя столь значительныя поврежденія, мы отправились къ Варнѣ, гдѣ стали на якорь (*); командиръ подалъ адмиралу рапортъ о поврежденіяхъ брига, и мы, простоявъ до 14-го сентября у Варны, т. е. 5 дней, 14-го числа отправились для исправленія поврежденій въ Севастополь. Разъ я былъ посланъ на баркасѣ на южный берегъ, въ то время, когда канонада происходила надъ крѣпостью Варна и ядра пушечныя летали черезъ баркасъ. Мы достигли благополучно южнаго берега и вскорѣ возвратились на бригъ.

Варна продолжала попрежнему оставаться въ осадѣ; при отплытіи нашемъ мы взяли на бригъ 26 челов. больныхъ и раненыхъ для отвоза въ Севастополь въ госпиталь, и вмѣстѣ съ кораблемъ «Скорый» (**) отправились въ путь.

Черезъ два дня плаванія достигли Севастополя 16-го сентября и передъ разсвѣтомъ въ 6 час. пополуночи стали на рейдѣ на якорь.

17-го сентября.—Втянулись въ адмиралтейство и сдали больныхъ; симъ кончился мой морской походъ.

До 30-го сентября оставался я на бригѣ, а тамъ, поблагодаря Всемогущаго Творца за покровительство, сошелъ съ брига «Орфей».

Пригласивъ моихъ товарищей: Баптизманскаго и Трофимовскаго и нанявъ татарина для отвоза всѣхъ насъ трехъ въ Николаевъ за 60 руб., поблагодарилъ командира за помощь его во всѣхъ отношеніяхъ по службѣ и отправился въ путь съ товарищами моими изъ Севастополя 30-го числа.

(*) У Мелихова сказано: 9-го сентября, въ 4 часа пополудни, бригъ «Орфей», по случаю оказавшихся поврежденій въ рангоутѣ возвратился отъ Босфора.

Фрегатъ «Поспѣшный» и бригъ «Ганимедъ» возвратились къ Варнѣ также съ поврежденіями черезъ нѣсколько дней.

(**) Взявшій 400 человѣкъ больныхъ и раненыхъ Военнаго вѣдомства.

Отъѣхавъ отъ Севастополя 104 версты, т. е. проѣхавъ черезъ Бахчисарай и Симферополь, мы остановились на ночлегъ въ татарской деревнѣ, лошади наши по причинѣ худой дороги изнемогли, а татаринъ занемогъ лихорадкою; къ тому же слякоть и дождь привели насъ въ крайне непріятное положеніе. Въ сей крайности, будучи промоченъ насквозь проливнымъ дождемъ, я пустился крейсеровать въ обмоклой шинели по татарской деревнѣ въ надеждѣ найти другого извозчика. Ожиданіе мое сбылось, я нашелъ такого, который обѣщалъ мнѣ на верблюдахъ доставить меня вскорѣ въ Николаевъ. Я нашелъ татарина, который и доставилъ насъ 9-го октября благополучно въ Николаевъ. Арбу татарскую, въ которую я сѣлъ съ своими товарищами, мы наименовали дилижансомъ; арба была довольно просторна для всѣхъ насъ; въ продолженіе дороги иногда шли пѣшкомъ, а сидя въ арбѣ разсказывали другъ другу о вояжѣ нашемъ въ морѣ, о случившемся штормѣ, который сильно въ памяти нашей впечатлѣлся. Такимъ образомъ черезъ 9 дней достигли г. Николаева.

Окончивши сухопутный и морской походъ, поблагодаря Всемогущаго Творца за покровительство его, а Всемилостивѣйшаго Государя Императора Всероссійскаго за милость, коею осчастливенъ и удостоенъ я въ безцѣнную для меня сію кампанію, я на практикѣ имѣлъ случай обозрѣть воинскія дѣла на морѣ и на сушѣ, увидѣлъ любопытства достойные города: Одессу, Варну, Коварну и Севастополь; проѣхавъ Крымъ черезъ Симферополь и Перекопъ, достигъ Николаева сего 10-го октября 1828 г., городъ для меня благословенный, гдѣ я, отъ щедротъ родителей моихъ, отданъ для изученія наукъ необходимыхъ морскому офицеру; 10-го октября прибылъ въ домъ Луки Андреевича Латышева и началъ учиться попрежнему (*).

Черноморскаго флота гардемаринъ **Аполлонъ Леонтовичъ.**

(*) По исправленіи поврежденій, бригъ «Орфей» присоединился къ флоту и въ декабрѣ 1828 г. ходилъ подъ парламентерскимъ флагомъ въ Константинополь съ депешами къ датскому послу.

БЕЗЪ ПАРУСОВЪ, НО СЪ РАНГОУТОМЪ.

Современный флотъ отказался отъ парусовъ. Это совершившійся фактъ; возврата къ старому нельзя ожидать.

Военные корабли всѣхъ ранговъ и назначеній вовсе не имѣютъ парусовъ; не имѣютъ ихъ и коммерческіе пароходы. Единственными парусными представителями остались коммерческіе парусники безъ машины, совершающіе или очень далекія или очень близкія плаванія и любительскія яхты. Въ военныхъ флотахъ—учебные корабли.

Но и эти послѣдніе стали подвергаться сомнѣнію въ цѣлесообразности и необходимости. Не будемъ здѣсь разсматривать тѣ безконечные споры, которые велись во всѣхъ флотахъ за и противъ паруснаго образованія моряковъ; не будемъ и рисовать идеалъ современнаго или будущаго механическаго или электрическаго моряка.

Вспомнимъ только, что каждая медаль имѣетъ двѣ стороны.

Оспаривать пользу и желательность лишняго, хотя бы и слабаго двигателя, на кораблѣ нельзя. Дѣло только въ томъ, что ничего не дается даромъ. И даровой парусный двигатель требуетъ на кораблѣ не мало мѣста, вѣса, времени для обученія личнаго состава и имѣетъ и нѣкоторые недостатки.

Только разсматривая эти требованія можно окончательно рѣшить вопросъ, полезно ли оставить паруса или нѣтъ?

Иначе говоря, полезнѣе ли это мѣсто, вѣсъ и время тратить на что-нибудь другое или нѣтъ?

Этотъ вопросъ, конечно, не новъ. Уже давно было вычислено и доказано, какъ дорогъ даровой двигатель, сколько миль плаванія даетъ вѣсъ рангоута, превращенный въ запасъ угля, сколько времени уходило на обученіе личнаго состава и какъ

много рангоутные корабли теряютъ хода при противномъ вѣтрѣ и сколько изъ-за этого жгутъ лишняго угля.

Цифры получились совершенно неожиданно поражающія. Самымъ важнымъ аргументомъ противъ парусовъ была потеря хода въ противный вѣтеръ и значительный вѣсъ рангоута. Время, посвящаемое изученію паруснаго дѣла, до послѣднихъ дней почиталось истраченнымъ полезно по воспитательному значенію этого дѣла.

Первые же аргументы дѣйствительно кажутся вѣскими. Всѣ мы, люди зрѣлыхъ лѣтъ, плававшіе на рангоутномъ паровомъ флотѣ, хорошо помнимъ, что значитъ противный вѣтеръ, когда несмотря на спущенные брамъ-реи и брамъ-стеньги и обрасопленные реи, ходъ быстро падалъ съ 12 на 8 узл., а въ штормъ—такъ и едва выгребали 12-узл. суда; машинѣ было тяжело; при числѣ оборотовъ немного меньше обычнаго, она развивала силу больше обычнаго и угля тратила много. Если бы опредѣляли тщательно расходъ угля на милю при разныхъ вѣтрахъ—то получились бы очень интересныя и поучительныя цифры противъ рангоута.

Да и безъ цифръ сложилось въ то время мнѣніе, что выгребать противъ шторма—одинъ изводъ угля. И часто въ штормъ прекращали пары и ложились въ бейдевиндъ для экономіи угля.

Словомъ, въ штормъ парусъ еще выдерживалъ борьбу съ машиной; онъ становился сильнѣе, а машина слабѣе.

Далѣе машина росла, а рангоутъ стоялъ на мѣстѣ: машина совершенствовалась съ каждымъ годомъ, а рангоутъ и до сихъ поръ мало отличается отъ рангоута временъ Очакова и покоренья Крыма.

Не мудрено, что машина скоро побѣдила и даже въ штормъ не нуждалась въ помощи паруса.

Слабое мѣсто стараго паруса — рангоутъ, который представлялъ собою громадную лишнюю площадь сопротивленія вѣтру.

Пока парусъ еще держался въ борьбѣ съ паромъ, было не мало попытокъ устройства такого рангоута, который быстро и легко могъ бы спускаться и убираться внизъ, и такъ же быстро и легко опять вооружаться.

Современная техника со своими чудесами однако мало дала рангоуту: деревянныя мачты были замѣнены желѣзными — стоячій такелажъ проволокой. И то и другое было немного тоньше и легче стараго.

Идеальный рангоутъ въ три тонкіе флагштока, которые по щучьему велѣнію въ 5 минутъ вырастаютъ стройными стеньгами и брамъ-стеньгами подъ облака, раскидываютъ реи и лисель-спирты и окрыляются тонкорунными, бѣлоснѣжными парусами—такой рангоутъ не ушелъ дальше страницъ морскихъ сказокъ.

Современная техника не пожелала оказать своего благосклоннаго вниманія такому допотопному дѣлу.

Рангоутъ по-старому остался тяжелымъ, толстымъ, состоящимъ изъ бревна и веревки; по-старому представлялъ громадную площадь сопротивленія вѣтру и потому былъ осужденъ навѣки. Вѣрнѣе, осужденъ былъ не рангоутъ, а парусъ.

Казалось, что отказаться отъ паруса—значитъ избавиться и отъ рангоута, который и былъ слабымъ мѣстомъ паруса. Рангоутъ, а не парусъ отнималъ ходъ; рангоутъ былъ тяжелъ; рангоутъ осколками могъ забросать палубу въ бою и онъ же могъ и попасть на винты.

Вотъ причина всеобщаго крика долой рангоутъ!

И появились суда нерангоутныя.

Терминъ, надо сказать, неудачный и неточный. Можно бы подумать, что эти новыя суда не имѣютъ ничего выше палубы, кромѣ трубъ и вентиляторовъ, какъ на старыхъ мониторахъ.

То ли однако произошло на дѣлѣ?

Эскадренные броненосцы украсились вмѣсто мачтъ цѣлыми каланчами съ винтовымъ трапомъ внутри. Толщина этихъ каланчей много больше доброй фрегатской мачты со всѣми окружающими ее снастями.

Появились боевые марсы не меньше старыхъ марсовъ, съ тою лишь разницей, что они со своими орудіями и защитой прислуги представляютъ значительно большую площадь сопротивленія вѣтру, чѣмъ старые марсы. Появились, сверхъ того, на разныхъ высотахъ балкончики и площадки для боевыхъ фонарей.

Изъ этихъ каланчей-мачтъ вырастали простыя деревянныя стеньги немного ниже старыхъ стенегъ—и въ довершеніе всего широко раскинулись реи.

Сверхъ этого рангоута, создался еще новый—громадные тяжелые и высокіе краны для подъема паровыхъ катеровъ.

И все это было нужно современному нерангоутному судну. Толстыя мачты съ марсами нужны для боя; высокія стеньги нужны для обзора горизонта; реи нужны для сигналовъ; высокіе краны—для катеровъ и наконецъ гафеля—для безпроволочнаго телеграфа. И весь этотъ рангоутъ требуетъ свою долю такелажа. А безпроволочный телеграфъ прямо грозитъ скоро развиться въ цѣлую сѣтку весьма сложнаго современнаго такелажа.

И все это вмѣстѣ взятое представляетъ собою площадь сопротивленія вѣтру немного меньше добраго фрегатскаго рангоута со спущенными брамъ-реями и брамъ-стеньгами и обрасопленными реями.

Крейсеры находятся въ немного лучшемъ положеніи. На нихъ мачты такой же высоты и толщины какъ прежде; также боевые марсы и площадки для фонарей; тѣ же стеньги и реи, тѣ же гафеля безпроволочнаго телеграфа и не такъ мало такелажа. Единстввенное—реи потоньше и числомъ поменьше.

Самые современные крейсеры съ громаднымъ ходомъ, какъ напр. «Богатырь», имѣютъ полный бриговый рангоутъ съ тремя реями на обѣихъ мачтахъ. Только этотъ рангоутъ тоненькій, легкій и на видъ ажурный.

Только на миноносцахъ рангоута мало; но и миноносныя мачты могли бы при желаніи выдержать триселя.

Коммерческій флотъ рѣшилъ вопросъ: либо то, либо другое. Парусныя суда со вспомогательнымъ паровымъ двигателемъ и пароходы со вспомогательными парусами оказались невыгодными; и появился пароходъ безъ парусовъ: даже гафеля оставлены.

Избавился ли однако коммерческій пароходъ отъ рангоута, который и тамъ былъ тяжелъ, отнималъ вѣсъ у груза и представлялъ лишнее сопротивленіе вѣтру?

Нѣтъ.

Современная мачта коммерческаго парохода немного ниже и тоньше старой; она нужна для грузовыхъ стрѣлъ, и потому она должна быть порядочной крѣпости и въ числѣ не менѣе одной на два грузовые люка.

Быстроходные пароходы на значительной длинѣ по серединѣ заняты машиной и котлами и незначительные его трюмы въ носу и кормѣ обслуживаются двумя мачтами. Чистые же грузовики большихъ размѣровъ уже не могутъ обходиться двумя мачтами и въ добавокъ къ нимъ ставятъ современный рангоутъ—грузовые краны, состоящіе изъ высокой трубы—тумбы и стрѣлъ; труба, правда, утилизируется какъ вентиляторъ, а стрѣлы спускаются. Но все же въ общемъ большой грузовикъ имѣетъ изрядное число высокихъ сооруженій, которыя въ общей сложности то же представляютъ сопротивленіе вѣтру немного лишь меньше прежняго паруснаго рангоута.

Итакъ, ни военное, ни коммерческое судно, отказавшись отъ парусовъ, не могло избавиться отъ неудобствъ рангоута, которыя и были едва ли не злѣйшими врагами паруса.

Вспомогательная служба рангоута на парусныхъ корабляхъ какъ-то не чувствовалась. Рангоутъ былъ скелетомъ парусовъ. Мало кто предвидѣлъ, что понадобятся поворотные заводскіе краны на судахъ, какъ только не станетъ нижнихъ реевъ, на которыхъ «въ свободное отъ парусовъ» время успѣшно подымали паровые катера. Никто не предвидѣлъ, что гафеля, кромѣ триселей, будутъ носить аппараты безпроволочнаго телеграфа. Никто не думалъ, что на коммерческихъ судахъ понадобятся полумачты-полувентиляторы въ числѣ двухъ экземпляровъ на люкъ для выгрузки трюмовъ.

Теперь все это—совершившійся фактъ.

Паруса оставлены, но рангоутъ остался и притомъ такихъ почтенныхъ размѣровъ, что могъ бы вполнѣ вмѣстить въ себѣ площать парусности, которая дала бы 5,6 узл. въ хорошій вѣтерокъ..... если бы парусъ пріобщился къ чудесамъ современной техники, если бы лучшіе умы XX вѣка снизошли до утилизаціи одной изъ силъ природы, имѣемой всегда подъ руками въ морѣ.

Къ сожалѣнію, это теперь не въ модѣ.

Состоять при пятомъ колесѣ у телѣги мало охотниковъ.

Паруса до сихъ поръ—такелажной работы, несмотря на нашъ механическій вѣкъ. Были лишь робкія попытки усовершенствованія вѣтрянаго двигателя, но дальше зонтичныхъ и вѣерныхъ парусовъ на шлюпкахъ и телескопическихъ стенегъ онѣ не пошли. Если бы паруса приняли совсѣмъ новую физіономію—къ тому же современную—механическую или электрическую—еще неизвѣстно чѣмъ кончилась бы борьба двухъ двигателей.

Требованія отъ идеальнаго вѣтрянаго двигателя корабля довольно простыя: выставить извѣстную поверхность, поворачивать, уменьшать и увеличивать ее и, если нужно, убирать, не оставляя высокихъ сооруженій.

Если бы все это достигалось не бревномъ, веревкой и парусиной, а хотя бы какими-нибудь алюминіевыми рамами съ поворотными пластинками на общемъ механическомъ приводѣ, и вахтенный начальникъ, сидя въ рубкѣ съ зеркальными стеклами передъ электрическою клавіатурой, разыгрывалъ бы по нотамъ поворотъ оверъ-штагъ, и весь этотъ пластинчатый вѣтряный двигатель скоро убирался бы въ тотъ же современный рангоутъ, оказавшійся необходимымъ и безъ парусовъ—если бы все это—то, пожалуй, не пришлось бы жалѣть о времени затрачиваемомъ теперь на изученіе паруснаго дѣла, по той простой причинѣ, что сами паруса были бы не такелажной, а слесарной работы и всякій изучившій это слесарное дѣло остался бы слесаремъ и у парового двигателя. Въ новомъ рангоутѣ были бы тѣ же металлическіе валы, шестерни, подшипники, болты, гайки, рычаги и пр., что и въ машинѣ.

Котелъ Бельвиля оказался слесарной, а не котельной работы; и отъ кочегара потребовали, чтобы онъ былъ слесаремъ, а не котельщикомъ. Также отъ марсоваго потребовали бы не такелажнаго, а слесарнаго мастерства, которому уже признано нужнымъ обучать всѣхъ людей современнаго корабля въ военномъ флотѣ. Въ коммерческомъ это вышло само-собою, и уже народился типъ пароходнаго матроса, который плохой такелажникъ, но великолѣпно управляется паровою лебедкой, рулевою

машинкой, паровымъ отопленіемъ и водопроводомъ, маракуетъ кое-что и въ электрическомъ освѣщеніи.

Вѣтеръ въ морѣ—слишкомъ заманчивая и могучая сила природы, чтобы ею не пользоваться. Надо только имѣть гражданское мужество не бояться быть названнымъ ретроградомъ, средневѣковымъ ископаемымъ и т. п., какъ это любятъ дѣлать ультрапрогрессисты.

Вѣтряная мельница напр. теперь считается чуть не исчадіемъ Ноева ковчега; кто ею занимается? Но измѣните въ ея крыльяхъ два гвоздя, назовите воздушною турбиной и пристегните электричество, хотя бы въ видѣ звонка—и мельница станетъ послѣднимъ словомъ современнаго прогресса.

То же будетъ и съ парусами.

Можно идти и далѣе алюминіевыхъ пластинокъ и утилизировать силу вѣтра не только на поверхности моря, но и въ заоблачныхъ высяхъ, гдѣ змѣи Демчинскаго находили сильные штормы, когда на поверхности былъ штиль.

Быть-можетъ змѣйковые паруса будутъ носить корабли и противъ вѣтра на поверхности моря, а новый Мори издастъ карты постоянныхъ вѣтровъ на разныхъ высотахъ, и корабли подъ змѣями будутъ совершать рейсы со скоростью и правильностью современныхъ пароходовъ...

И опять мы будемъ въ морѣ у себя дома, какъ во времена лиселей, и никто не пожалѣетъ о времени, потраченномъ на обученіе змѣйковому дѣлу.

Н. Фохтъ.

КОРАБЛЕСТРОЕНІЕ У НАСЪ И ЗА ГРАНИЦЕЮ.

Вышедшее недавно пятымъ годовымъ выпускомъ карманное изданіе морской справочной книжки Вейера (Taschenbuch der Kriegsflotten) принадлежитъ, по нашему мнѣнію, къ лучшимъ сочиненіямъ этого рода на иностранныхъ языкахъ. При небольшомъ объемѣ—340 стран. малаго формата—оно даетъ весьма удобно расположенный и хорошо провѣренный матеріалъ, состоящій изъ: 1) таблицъ судоваго состава всѣхъ военныхъ флотовъ; 2) 311 рисунковъ и чертежей типичныхъ образцовъ современныхъ кораблей; 3) ряда таблицъ, наглядно представляющихъ современную силу и хронологическое развитіе различныхъ флотовъ; 4) обзора морскихъ силъ первоклассныхъ державъ по эскадрамъ и колоніальнымъ станціямъ; 5) сравнительнаго очерка кораблестроительныхъ программъ, морской артиллеріи и т. д., таблицъ разстояній, перевода различныхъ мѣръ, правилъ расхожденія въ морѣ судовъ, организаціи и прохожденія службы въ германскомъ флотѣ и т. д. Главный интересъ представляютъ отлично исполненные схематическіе чертежи судовъ, съ указаннымъ на нихъ артиллерійскимъ вооруженіемъ (въ планѣ и профилѣ) и броневой защитой и сравнительный очеркъ развитія морскихъ силъ главнѣйшихъ державъ.

Въ послѣднемъ обращаетъ на себя вниманіе быстрый ростъ военнаго флота С.-А. Соединенныхъ Штатовъ. По числу броненосцевъ онъ къ 1908 г. долженъ занять третье мѣсто, почти сравнявшись въ этомъ отношеніи съ нашимъ флотомъ; и это по программамъ, утвержденнымъ еще до начала настоящей русско-японской войны! Испанская война толкнула С.-А. Соединенные Штаты на соблазнительный, но опасный путь

имперіализма, политики, требующей огромныхъ матеріальныхъ жертвъ. Франція къ тому же времени будетъ имѣть на 5 000 т. менѣе броненосцевъ, чѣмъ Соединенные Штаты, и только крейсеры помогутъ ей сохранить второе мѣсто въ ряду морскихъ державъ. Англія, однако, не только сохранитъ свое несомнѣнное первенство, но еще въ значительной степени его укрѣпитъ. Въ 1908 г. общее водоизмѣщеніе англійскихъ большихъ крейсеровъ и броненосцевъ на 75 000 т. превыситъ сумму водоизмѣщеній такихъ же судовъ трехъ сильнѣйшихъ флотовъ европейскихъ державъ—Франціи, Россіи и Германіи.

По числу утвержденныхъ къ 1-му января 1904 г. построекъ первое мѣсто занимаетъ С.-А. Соединенные Штаты (23 большихъ корабля съ 328 000 т.), второе — Англія (22 и 311 000 т.), третье—Россія (15 и 168 000 т.), четвертое—Франція (11 и 154 200 т.), пятое—Германія (8 и 98 200 т.) и шестое—Японія (8 и 97 000 т.). Обращаемъ вниманіе читателей еще на сравнительную таблицу новѣйшихъ броненосцевъ и крейсеровъ различныхъ флотовъ, доказывающую близость типовъ и элементовъ этихъ судовъ.

Интересно прослѣдить въ разсматриваемыхъ таблицахъ успѣхи кораблестроенія различныхъ странъ за послѣднія 20—30 лѣтъ. Быстрый ростъ флотовъ начинается съ конца 80-хъ годовъ. Въ серединѣ 90-хъ годовъ на арену военно-морской строительной конкуренціи выступаютъ двѣ новыя державы—Соединенные Штаты и Японія. Наконецъ, въ сравнительно короткій промежутокъ времени съ 1900 по 1908 г. всѣ конкурирующіе флоты (*) должны вырасти больше, чѣмъ за послѣднія двадцать лѣтъ, т. е. съ 1880 по 1900 г. Такого лихорадочнаго кораблестроительнаго періода, какъ настоящій, міръ еще, кажется, не видѣлъ. Въ тѣхъ же таблицахъ весьма наглядно выступаетъ предпочтеніе, оказываемое въ различныхъ флотахъ тому или другому типу судовъ. Такъ, напр., Германія усиленно строитъ эскадренные броненосцы, совершенно игнорируя вопросъ о соотвѣтственномъ развитіи состава большихъ край-

(*) Насколько объ этомъ возможно судить по утвержденнымъ или внесеннымъ на утвержденіе программамъ военнаго кораблестроенія.

серовъ; обратнаго взгляда держится Франція, строящая большіе крейсеры въ ущербъ своимъ броненосцамъ.

Англія и Соединенные Штаты стремятся сохранить равновѣсіе въ относительномъ числѣ этихъ двухъ главныхъ типовъ современныхъ боевыхъ судовъ.

Приведемъ здѣсь еще не лишенную интереса картину перестановокъ въ очереди мѣстъ, занимаемыхъ главными морскими державами по силѣ ихъ флотовъ на протяженіи послѣднихъ 20 лѣтъ.

По общему водоизмѣщенію броненосцевъ.

1885 г.	1900 г.	1904 г.	1908 г.
1. Англія.	1. Англія.	1. Англія.	1. Англія.
2. Франція.	2. Франція.	2. Франція.	2. Россія.
3. Германія.	3. Россія.	3. Россія.	3. Соед. Штаты.
4. Россія.	4. Италія.	4. Германія.	4. Франція.
5. Италія.	5. Германія.	5. Соед. Штаты.	5. Германія.
6. Австрія.	6. Соед. Штаты.	6. Италія.	6. Италія.
	7. Австрія.	7. Австрія.	7. Австрія.

По общему водоизмѣщенію большихъ крейсеровъ.

1885 г.	1900 г.	1904 г.	1908 г.
1. Франція.	1. Англія.	1. Англія.	1. Англія.
2. Россія.	2. Франція.	2. Франція.	2. Франція.
3. Англія.	3. Россія.	3. Россія.	3. Соед. Штаты.
4. Германія.	4. Соед. Штаты.	4. Германія.	4. Россія.
	5. Германія.	5. Соед. Штаты.	5. Германія.
	6. Италія.	6. Италія.	6. Италія.
	7. Австрія.	7. Австрія.	7. Австрія.

Затѣмъ ниже помѣщены наиболѣе интересныя изъ упомянутыхъ выше таблицъ капитанъ-лейтенанта Вейера.

*

Готовые броненосцы, съ водоизмѣщеніемъ въ 5 000 и болѣе тоннъ, не старше 25 лѣтъ.

Къ началу	Англія.	Франція.	Германія.	Россія.	С.-А. Соед. Штаты.	Италія.	Австрія.	Японія.
1880 г.	33—268 800 т.	21—146 200 т.	8— 57 600 т.	4— 27 200 т.	0	4— 29 240 т.	7— 42 600 т	—
1885 »	35—282 800 »	16—124 700 »	11— 79 800 »	4— 27 200 »	0	6— 57 150 »	7— 42 600 »	—
1890 »	36—310 600 »	22—188 200 »	12— 85 000 »	6— 55 400 »	0	9—101 100 »	7— 44 500 »	—
1895 »	33—353 200 »	23—204 000 »	13—104 000 »	8— 75 100 »	3— 19 400 т.	11—128 800 »	6— 38 400 »	—
1900 »	37—453 600 »	30—277 200 »	10— 86 100 »	16—168 900 »	8— 78 900 »	10—129 800 »	6— 36 100 »	—
1904 »	51—670 600 »	28—280 000 »	16—167 800 »	20—220 700 »	14—151 700 »	12—152 700 »	8— 53 800 »	7— 93 700 т.
1908 »	57—803 000 »	29—325 800 »	23—266 000 »	29—348 000 »	25—330 600 »	14—171 700 »	11— 85 600 »	9—134 600 »
	Ростъ или увеличеніе водоизмѣщенія въ тысячахъ тоннъ.							
1895—1904 г.	317,4	76,0	64,0	145,6	132,3	24,0	15,4	—
1895—1908 »	450.0	122,0	162,0	273,0	311,0	42,0	47,0	—

Готовые броненосцы къ началу 1885 г.

Англія—35—282 800 т.

Германія —11— 79 800 т.
Франція —16—124 700 »
Россія — 4— 27 200 »
С. Штаты— 0— 0 —
} 31—231 700 т.

35—282 800 т. (Англія отдѣльно)

Итого—31—231 700 т. (Германія, Франція, Россія и С. Штаты вмѣстѣ)

Готовые броненосцы къ началу 1908 г.

Англія—57—803 000 т.

Германія —23—266 000 т.
Франція —29—325 800 »
Россія —29—348 000 »
С.Штаты—25—330 600 »
} 81—939 800 т.

57—803 000 т. (Англія отдѣльно)

106—1 270 400 т. (Германія, Франція, Россія и С. Штаты вмѣстѣ).

Готовые большіе крейсеры (бронированные всякой величины и бронепалубные не ниже 5 000 т.) не старше 20 лѣтъ.

Къ началу	Англія.	Франція.	Германія.	Россія.	С.-А. Соед. Штаты.	Италія.	Австрія.	Японія.
1880 г.	2— 13 300 т.	9— 37 200 т.	1— 3 600 т.	3— 15 200 т.	0	0	0	0
1885 »	3— 21 000 »	9— 45 200 »	1— 3 600 »	5— 26 900 »	0	0	0	—
1890 »	12— 75 100 »	9— 51 200 »	0	7— 42 200 »	1— 5 100 т.	0	0	—
1895 »	22—159 400 »	9— 53 500 »	0	7— 49 100 »	6— 34 300 »	1— 4 600 г.	1— 5 300 т.	—
1900 »	44—342 700 »	12— 73 600 »	6— 34 800 »	7— 56 000 »	6— 43 700 »	3— 17 600 »	1— 5 300 »	—
1904 »	66—578 800 »	25—200 600 »	10— 72 500 »	14—111 200 »	6 — 43 700 »	5— 32 500 »	2— 11 500 »	—
1908 »	71—686 700 »	28—252 000 »	12— 91 500 »	17—131 600 »	16—180 800 »	6— 40 000 »	3— 18 900 »	—
	Ростъ общаго водоизмѣщенія въ тысячахъ тоннъ.							
1895—1904 г.	419,4	147,2	66,4	62,1	9,4	27,9	6,2	—
1895—1908 »	527,3	198,5	85,4	82,5	146,5	35,4	13,6	—

Къ началу 1885 г. большіе крейсеры.

Англія— 3— 21 000 т.

Германія — 1— 3 600 т.
Франція — 9— 45 200 »
Россія — 5— 26 900 »
С. Штаты — 0— »
} 15—75 700 т.

3— 21 000 т. (Англія отдѣльно)	15— 75 700 т. (Германія, Франція, Россія и С. Штаты вмѣстѣ).

Къ началу 1908 г. большіе крейсеры.

Англія—71—686 700 т.

Германія —12— 91 500 т.
Франція —28—252 000 »
Россія —17—131 600 »
С. Штаты —16—180 800 »
} 57—475 100 т.

71—686 700 т. (Англія отдѣльно)	73—655 900 т. (Германія, Франція, Россія и С. Штаты вмѣстѣ).

Морскіе бюджеты большихъ державъ за время съ 1898 — 1904 г.

По официальнымъ даннымъ, въ милліонахъ германскихъ марокъ.

	1903/04 г.		1902/03 г.		1901/02 г.		1900/01 г.		1899/1900 г.		1898/99 г.		Сумма 1898/9г.—1903/4г.		Средній годовой бюджетъ.	
	Въ сложности.	На судостроеніе и вооруженіе.	Въ сложности.	На судостроеніе и вооруженіе.	Въ сложности.	На судостроеніе и вооруженіе.	Въ сложности.	На судостроеніе и вооруженіе.	Въ сложности.	На судостроеніе и вооруженіе.	Въ сложности.	На судостроеніе и вооруженіе.	Въ сложности.	На судостроеніе и вооруженіе.	Въ сложности.	На судостроеніе и вооруженіе.
Англія	702,9	330,5	637,6	292,2	629,9	299,7	561,5	292,8	542,5	233,7	485,1	208,3	3 559,5	1 657,2	593,3	276,2
С.-А.Соед.Штаты.	332,0	153,3	326,2	144,9	359,1	162,6	291,8	98,3	224,0	62,8	235,7	89,2	1 768,8	711,1	294,8	118,5
Франція.	250,6	120,7	252,8	122,3	264,4	118,0	253,3	117,0	245,9	113,3	232,4	110,6	1 500,4	701,9	250,1	117,0
Россія	229,7	89,0	216,3	81,2	213,6	92,6	190,6	81,4	184,9	69,8	149,7	60,1	1 184,8	464,1	197,5	77,4
Германія	209,5	100,8	205,0	103,0	196,7	100,6	152,7	69,5	133,8	56,7	122,1	51,3	1 119,8	481,9	170,0	80,3
Италія	96,1	24,1	98,0	25,4	94,5	20,6	94,1	21,9	97,1	25,4	89,5	25,8	569,3	143,2	94,9	23,9
Японія	64,3	12,4	62,5	17,3	81,7	36,2	90,0	44,6	112,6	68,1	172,9	102,6	584,0	231,2	97,3	46,9
Австрія.	41,6	21,0	39,7	17,9	37,0	16,2	36,3	12,9	31,0	11,3	25,1	9,3	210,7	88,6	35,1	14,8

Эта таблица взята изъ германскаго ежегодника «Nauticus» за 1903 г.; бюджеты на 1903/04 годъ Италіи, Японіи и Австріи еще не были утверждены и показаны въ размѣрахъ, представленныхъ на обсужденіе палатъ. Послѣдовательное за весь разсматриваемый періодъ времени сокращеніе морского бюджета Японіи только отчасти можетъ быть объяснено израсходованіемъ китайской контрибуціи; несомнѣнно, что внѣ обыкновеннаго бюджета на кораблестроеніе въ Японіи ассигновались значительныя секретныя суммы.

Личный составъ военныхъ флотовъ большихъ державъ въ 1903 г.

	Морскіе офицеры.	Инженеръ-механики.	Врачи.	Хозяйственные чины (казначеи).	Священники.	Гардемарины.	Техническіе офицеры (минные, артиллерійскіе).	Палубные офицеры, унтеръ-офицеры и матросы.	Итого.	Другіе чины, состоящіе въ спискахъ морского вѣдомства.				Итого.
										Морская пѣхота.	Морская артиллерія.	Береговая охрана.	Отставные, служащіе по найму.	
Англія	(1) 2 539	(1) 1·045	(1)551	(1) 577 (включая 26 секретарей).	(1) 174 (включая 44 учителей).	1 257 (включая 172 кадетъ).	—	96 461	102 604	(2)19 810	—	4 237	817	127 468
Франція.	1 609	327	470	343	27	(3) 450	—	50 200	53 500	—	—	—	—	53 500
Россія (4)	1 941	503	328	(5) 127	?	750	(6)409	60 000	64 050	—	—	—	—	64 050
С.-А. Соед. Штаты.	1 440		235	180	24	632	—	31 000	33 511	7 532	—	—	—	41 043
Германія	1 169	207	186	149	20	583	114	29 764	32 192	1 275	2 387	—	—	35 854
Италія	960	(7)262	219	289	0	?	—	25 000	27 000	—	—	—	—	27 000
Японія	909	301	256	221	0	305	43	28 156	30 200	—	—	—	—	30 200
Австрія. . . .	563	88	62	125	9	180	—	9 279	10 306	—	—	—	—	10 306

(1) Въ томъ числѣ и офицеры, получающіе половинное содержаніе. (2) Изъ нихъ 11 796—на судахъ флота. (3) Въ это число не вошли младшіе кадеты, плавающіе на разныхъ учебныхъ судахъ. (4) По спискамъ 1902 г; въ 1903 г. число флотскихъ офицеровъ увеличено до 2 190, механиковъ—до 638, нижнихъ чиновъ—до 62 226. (5) Такъ называемые содержатели (минные, артиллерійскіе, шкиперы и комиссары); собственно казначеями служатъ флотскіе офицеры—такъ называемые ревизоры. (6) Въ томъ числѣ 247 содержателей кондукторскаго званія, 162 офицера адмиралтейскаго званія—для надобностей сухопутнаго строя. (7) Кромѣ того 112 инженеръ-строителей.

Сравнительныя данныя новѣйшихъ броненосцевъ.

ГОСУДАРСТВА.	Имена кораблей и число ихъ.	Водоизмѣщеніе.	Скорость хода.	Крупное артиллерійское вооруженіе.	Толщина брони въ м.-м.		
					По ватерлиніи.	Крупная артиллерія.	Средняя артиллерія.
		Тонны.	Узлы.				
Англія	*King Edvard* (5)	16 600	18,5	IV—30,5-м.-м.; IV—23,4-м.-м.; X—15-м.-м.	225	305	178
С.-А. С. Штаты.	*Idaho* (2)	16 300	18	IV—30,5-м.-м.; VIII—20,3-м.-м.; XII—17,7-м.м.	229	305	178
	Vermont (3)	13 200	17		229	305	178
Россія	«Имп. Павелъ» (2)	16 630	18	IV—30,5-м.-м.; XII—20,3-м.-м.; XX—7,5-м.-м.	280	305	178
Франція.	*Democratie* (4)	14 870	18	IV—30,5-м.-м.; X—19,4-м.-м.; VIII—10-м.-м.	280	320	140
Германія	*N* (1)	13 200	18	IV—20,8-м.-м.; XIV—17-м.-м.; XVI—8,8-м.-м.	225	280	170
Италія	*Roma* (4)	12 630	22	II—30,5-м.-м.; XII—20,3-м.-м.; XII—10-м.-м.	250	250	150
Австрія.	*Erz. Karl* (3)	10 600	19,3	IV—24-м.-м.; XII—19-м.-м.; XIV—7-м.-м.	210	240	170
Японія	*I, II, III* (3)	18 000	Заказаны въ Англіи, элементы неизвѣстны.				

Сравнительные элементы новѣйшихъ большихъ крейсеровъ.

ГОСУДАРСТВА.	Имена кораблей и число ихъ.	Водоизмѣщеніе.	Скорость хода.	Крупное артиллерійское вооруженіе.	Число минныхъ аппаратовъ.	Толщина брони въ м.-м.		
						По ватерлиніи.	Крупная артиллерія.	Средняя артиллерія.
		Тонны.	Узлы.					
С.-А. С. Штаты .	*Washington* (2)	14 700	22	IV—25,4-м.-м.; XVI—15-м.-м.; XXII—7,6-м.-м.	—	127	229	127
Англія	*Duke of Edinb.* (5)	13 760	22,5	VI—23,4-м.-м.; X—15-м.-м.; XX—4,7-м.-м.	—	152	152	152
Франція	*Ern. Renan* (1)	13 560	23	II—24-м.-м.; XII—16,5-м.-м.; XXII—4,7-м.-м.	—	—	—	—
Германія . . .	*Roon* (2)	9 500	21	IV—21-м.-м.; X—15-м.-м.; XII—8,8-м.-м.	—	100	150	100
Италія	*Ferruccio* (1)	7 440	20	I—25-м.-м.; II—20,3-м.-м.; XIV—15-м.-м.	—	100	150	100
Австрія. . . .	*Erz. Radezk.* (1)	7 400	21	II—24-м.-м.; V—19-м.-м.; IV—15-м.-м.	—	210	210	150
Россія	«Олегъ» (5)	6 800	24	XII—15-м.-м.; XII—7,5-м.-м.; VI—4,7-м.-м.	—	—	—	125
Японія	*Iwate* (4)	9 900	21	IV—20,3-м.-м.; XIV—15-м.-м.; XII—7,6-м.-м.; VIII—4,7-м.-м.	5 н.	178	152	152
	I, II, III (3)	11 000	Заказаны въ Англіи, элементы неизвѣстны.					

Лейтенантъ **Г.** фонъ **Шульцъ**.

АНГЛІЙСКІЯ МОРСКІЯ СМѢТЫ НА 1904—1905 ГОДЪ.

Программа морскихъ смѣтъ наступающаго года по своей формѣ почти ничѣмъ не отличается отъ прошлогодней программы.

Смѣтные расходы на слѣдующій, 1904—1905 г. исчислены въ суммѣ 36 889 000 фн. стерл., что̀ представляетъ собой увеличеніе расходовъ противъ послѣднихъ смѣтъ на 2 432 000 фн. стерл. Болѣе половины этого излишка уже потрачено до 1-го апрѣля на уплату за чилійскіе броненосцы, а остальная часть расплылась по главнымъ статьямъ смѣтъ и въ особенности вошла въ статьи 1, 2 и 7—по личному составу.

Въ докладѣ перваго лорда адмиралтейства сказано, что члены адмиралтейства вполнѣ сознаютъ, что испрашиваемыя у парламента деньги чрезмѣрно велики, но тѣмъ не менѣе они увѣрены, что всякій здравомыслящій человѣкъ знаетъ, сколь тяжела отвѣтственность совѣта за поддержаніе силъ флота на той высотѣ, какая подобаетъ имъ, чтобы сохранить первенство надъ двумя сплоченными флотами самыхъ большихъ морскихъ державъ и чтобы въ то же время быть въ состояніи защищать всю морскую торговлю страны для успѣшнаго снабженія населенія хлѣбомъ. Адмиралтейство не проситъ ничего такого, что могло бы противорѣчить этой цѣли, и оно всегда избѣгало крупнаго расширенія судостроительной программы по собственной иниціативѣ и безъ особенно важной причины; правительство прибѣгало къ такому средству только тогда, когда другія государства начинали вдругъ чрезмѣрно увеличивать контингентъ своихъ флотовъ, да и то такіе пріемы практиковались тогда лишь въ относительной мѣрѣ для установленія извѣстнаго равновѣсія въ силѣ флотовъ.

Таблица англійскихъ морскихъ смѣтъ на 1904—1905 г. по сравненію ихъ съ прошлогодними.

№№.	СОДЕРЖАНІЕ СТАТЕЙ СМѢТЫ.	1904—1905.	1903—1904.	Увеличеніе.
	Дѣйствительная служба.	Фун	ты стерлин	говъ.
1	Жалованье личнаго состава . . .	6 691 000	6 312 800	378 200
2	Продовольствіе и обмундированіе .	2 428 000	2 292 500	135 500
3	Медицинская часть.	293 000	259 000	34 000
4	Судебная часть	15 500	15 500	—
5	Учебная часть.	154 000	116 100	37 900
6	Научная часть	72 600	69 400	3 200
7	Королевскій морской резервъ . .	404 500	297 500	107 000
8	Постройка, ремонтъ и содержаніе судовъ:			
	а)—личный составъ	3 044 200	2 991 800	52 400
	б)—матеріальная часть	5 062 800	4 786 700	276 100
	в)—контрактныя работы . . .	10 314 000	9 571 500	742 500
9	Боевое вооруженіе	3 646 000	3 206 100	439 900
10	Портовыя сооруженія, постройки зданій и ремонтъ	1 634 200	1 502 000	132 200
11	Различныя учрежденія	444 000	409 500	34 500
12	Центральныя учрежденія адмиралтейства	327 400	306 400	21 000
	Итого	34 531 200	32 136 300	2 394 400
	Недѣйствительная служба.			
13	Содержаніе лицъ, состоящихъ въ запасѣ и на уменьшенномъ окладѣ.	796 200	784 300	11 900
14	Пенсіи отставнымъ и морской пѣхотѣ и пособія	1 208 800	1 186 300	22 500
15	Пенсіи и пособія гражданскимъ чинамъ	353 300	350 100	3 200
	Общій итогъ. . . .	36 889 300	34 457 500	2 432 000

Административное управленіе.

Дѣятельность адмиралтейства выразилась за минувшій годъ болѣе опредѣленнымъ распредѣленіемъ работы среди членовъ совѣта; все теперь сдѣлано съ расчетомъ упростить и правильнѣе разграничить сферу занятій по каждой части управленія. На отвѣтственности старшаго морского лорда попрежнему осталось рѣшеніе политическихъ вопросовъ, насколько они касаются морского дѣла; также оставлено устройство военной организаціи флота и дисциплина; второй морской лордъ вѣдаетъ всѣмъ личнымъ составомъ; на обязанности главнаго контролера лежитъ вѣдѣніе судовымъ составомъ и всѣмъ, что касается судостроенія и вообще матеріальной части флота; затѣмъ младшій морской лордъ печется о снабженіи судовъ и складовъ всякаго рода запасами и занимается организаціей транспортной службы. Гражданскому лорду поручены береговыя сооруженія, а главному казначею флота—финансовая отчетность; и наконецъ на секретаря адмиралтейства возложена вся официальная переписка и управленіе административною частью адмиралтейства.

Штатъ главнаго артиллерійскаго управленія усиленъ однимъ офицеромъ морской пѣхоты и нѣсколькими чиновниками.

Личный составъ военно-морского департамента увеличенъ еще однимъ военно-морскимъ агентомъ, такъ что теперь ихъ всего числится шесть человѣкъ; соотвѣтствующее ихъ пребываніе находится въ Парижѣ, Берлинѣ, Петербургѣ, Римѣ, Вашингтонѣ и Токіо. Кромѣ того, штатъ департамента увеличенъ однимъ капитаномъ 2-го ранга и тремя лейтенантами флота, однимъ инженеръ-механикомъ штабъ-офицерскаго званія, однимъ подполковникомъ и маіоромъ морской пѣхоты и четырьмя гражданскими чиновниками. Военно-морской департаментъ состоитъ изъ четырехъ отдѣловъ: военнаго, иностраннаго, торговаго и мобилизаціоннаго.

Затѣмъ, изъ текста смѣтъ, узнаемъ, что хотя изготовленіе морскихъ картъ должно было бы по правиламъ принадлежать вѣдѣнію военно-морского департамента, оно тѣмъ не менѣе, такъ же какъ и исправленіе картъ, оставлено для удобства, по старой

системѣ хозяйства, въ непосредственномъ подчиненіи гидрографическаго департамента, при чемъ однако главное лицо, занимающееся этимъ дѣломъ, получаетъ всѣ необходимыя указанія и инструкціи отъ начальника военно-морского департамента или же прямо отъ старшаго морского лорда. Всѣ преобразованія, сдѣланныя въ этихъ учрежденіяхъ въ предыдущіе годы, успѣшно продолжаютъ свое процвѣтающее существованіе, принося во всемъ вполнѣ хорошіе результаты.

Личный составъ.

Два года назадъ первый лордъ адмиралтейства Сельборнъ находилъ, что списокъ адмиральскихъ чиновъ переполненъ слишкомъ старыми офицерами, и въ виду этого тогда же была назначена комиссія подъ предсѣдательствомъ лорда Гошена для пересмотра системы производства офицеровъ въ слѣдующій чинъ и для установленія предѣльнаго возраста въ каждомъ чинѣ, при достиженіи котораго можно было бы увольнять въ отставку болѣе пожилыхъ, и тѣмъ очищать списки для болѣе способныхъ и энергичныхъ. Заключеніе, представленное этою комиссіей, было вполнѣ одобрено и санкціонировано королевскимъ указомъ съ установленіемъ нижеслѣдующихъ правилъ:—

Адмиралъ, командующій флотомъ, можетъ оставаться на службѣ до 70-лѣтняго возраста. Адмиралы и вице-адмиралы увольняются отъ службы по достиженіи ими 65 лѣтъ отъ роду или же раньше, если они въ теченіе пяти лѣтъ къ ряду ни разу не поднимали своего флага. Вице-адмиралы должны быть увольняемы, если они, достигнувъ чина адмирала, ни разу не поднимали флага въ чинѣ вице-адмирала. Контръ-адмиралы увольняются въ отставку по достиженіи 60-лѣтняго возраста или же могутъ быть увольняемы и раньше, если они $3^1/_2$ года передъ тѣмъ оставались безъ плаванія или же если пройдетъ пять лѣтъ со времени ихъ послѣдняго плаванія въ чинѣ капитана 1-го ранга. Вообще же всякій адмиралъ, ни разу не поднимавшій своего флага, долженъ покидать службу по достиженіи 60 лѣтъ.

Капитанъ корабля (капитанъ 1-го ранга) увольняется при предѣльномъ возрастѣ въ 55 лѣтъ и также, если онъ въ своемъ чинѣ останется три года безъ плаванія или же, если онъ до времени своего производства въ чинъ оставался три года безъ плаванія.

Комендеръ (капитанъ 2-го ранга) увольняется въ возрастѣ 50 лѣтъ, а также и тогда, когда онъ въ теченіе трехъ лѣтъ пребыванія въ этомъ чинѣ не совершитъ ни одного плаванія, или же, если со времени его послѣдняго плаванія, сдѣланнаго еще въ чинѣ лейтенанта, пройдетъ три года.

Лейтенантъ увольняется отъ службы въ 45 лѣтъ, или во всякое время раньше, если въ этомъ чинѣ будетъ три года оставаться безъ плаванія, или же, если онъ не плаваетъ въ чинѣ лейтенанта и со времени его послѣдняго плаванія въ мичманскомъ чинѣ прошло уже три года.

Адмиральскіе чины, капитаны и комендеры могутъ, кромѣ того, быть увольняемы, по усмотрѣнію адмиралтейства, во всякое время на основаніи существующихъ правилъ о прохожденіи службы. Въ связи съ этимъ послѣднимъ положеніемъ, вскорѣ будутъ установлены извѣстныя пенсіонныя льготы для увольняемыхъ въ отставку капитановъ 1-го ранга.

Полный штатъ адмиральскихъ чиновъ вновь опредѣленъ въ 92 человѣка.

Вышеприведенныя правила вступили въ силу въ ноябрѣ 1903 г. и существуетъ надежда, что производство въ чины двинется теперь впередъ значительно успѣшнѣе, чѣмъ прежде. Новыя правила не касаются офицеровъ въ ихъ теперешнемъ чинѣ, но начнутъ свое дѣйствіе лишь съ того момента, какъ каждый будетъ произведенъ въ слѣдующій чинъ. Это нововведеніе не преминетъ выказать свое благотворное вліяніе на списокъ адмиральскихъ чиновъ по прошествіи нѣсколькихъ лѣтъ, когда всѣ теперешніе лейтенанты и комендеры быстро подвинутся въ чинахъ и сдѣлаются адмиралами въ сравнительно еще очень молодомъ возрастѣ. Флотъ будетъ тогда имѣть болѣе молодыхъ, а слѣдовательно и болѣе энергичныхъ адмираловъ, чѣмъ теперешніе.

Лордъ Сельборнъ обратилъ при этомъ вниманіе членовъ палаты на то, что адмиралтейство, вопреки слуховъ, вовсе не имѣетъ въ виду измѣнять нынѣ существующей системы производства въ адмиральскіе чины по старшинству. Система эта пока еще очень хороша и лучше ея трудно что-нибудь придумать, тѣмъ болѣе, что производство по выбору—дѣло слишкомъ суровое, такъ какъ оно до извѣстной степени затрогиваетъ личное самолюбіе офицеровъ и порождаетъ озлобленіе противъ начальства. Въ этомъ случаѣ справедливость должна быть независимая и идеальная. Онъ заявилъ, что въ случаѣ нужды, адмиралтейство и безъ того имѣетъ возможность всегда произвести отличившагося капитана въ контръ-адмиралы, независимо отъ того, какимъ онъ числится въ спискахъ личнаго состава. Выбранный можетъ быть произведенъ королевскимъ указомъ или же самъ совѣтъ адмиралтейства можетъ, по своему усмотрѣнію, въ силу закона возложить на него званіе командора съ привилегіями и полномочіями, принадлежащими контръ-адмиралу. До сихъ поръ совѣтъ адмиралтейства почему-то вообще рѣдко пользовался статутомъ 1855 г., по которому адмиралтейство можетъ облечь всякаго офицера болѣе высокою властью временно или совсѣмъ, если таковой по заслугамъ своимъ и ради пользы службы долженъ занять болѣе важный постъ, чѣмъ ему позволяетъ его званіе или чинъ.

Курсъ военно-морскихъ наукъ читается въ Гринвичѣ съ особенно большимъ успѣхомъ, и отнынѣ рѣшено, чтобы въ теченіе каждаго года прочитывались два полные курса, дабы офицеры могли до ухода въ плаваніе непремѣнно прослушать весь курсъ въ теченіе того или другого полугодія. Адмираламъ тамъ же читаютъ краткій курсъ, и есть надежда, что эти чтенія, по мѣрѣ ихъ развитія, будутъ значительно увеличены въ объемѣ.

Вопросъ о соотвѣтствующемъ уравненіи въ чинахъ механиковъ, врачей и ревизоровъ по завѣренію перваго лорда считается удовлетворительно улаженнымъ. Слѣдуетъ обратить вниманіе на то обстоятельство, что чины этихъ категорій черезъ извѣстные промежутки времени по годамъ службы всѣ вмѣстѣ получаютъ повышеніе, между тѣмъ какъ лейтенанты флота

соотвѣтствующихъ лѣтъ старшинства производятся только частями; это ставитъ первыхъ въ болѣе выгодное положеніе, чѣмъ въ какомъ находятся ихъ сверстники лейтенанты.

Для молодыхъ медиковъ и священнослужителей, поступающихъ на службу во флотъ, вновь установлено особенное правило, по которому желающіе могутъ сначала записываться лишь на пятилѣтній срокъ, какъ бы для испытанія своихъ силъ и симпатій къ этой службѣ, а уже потомъ, по прошествіи этого времени, они могутъ, съ согласія адмиралтейства, либо совсѣмъ устроиться въ морской службѣ, либо же покинуть ее, получивъ за прослуженное время извѣстное вознагражденіе отъ правительства. Адмиралтейство въ этомъ случаѣ вовсе не собирается имѣть во флотѣ временныхъ священниковъ и врачей, такъ какъ все же остается надежда на то, что всегда найдутся люди этихъ профессій болѣе опытные и свѣдущіе, которые будутъ соглашаться поступать во флотъ и по старымъ, традиціоннымъ правиламъ пріема. Въ виду того, что этотъ проектъ еще новъ, трудно сказать впередъ, насколько онъ будетъ удовлетворять ожиданіямъ адмиралтейства.

Въ прошломъ году, при представленіи морскихъ смѣтъ, лордомъ Сельборномъ было упомянуто о назначеніи профессора Кембриджскаго университета г. Юинга завѣдующимъ учебною частью на флотѣ и въ виду этого имѣется возможность теперь довести до свѣдѣнія парламента, что руководительство этого ученаго дало уже въ столь короткое время очень хорошіе результаты. Новое морское училище основано въ Осборнѣ, гдѣ оно занимаетъ прекрасное помѣщеніе. Въ короткое время послѣ обнародованія пріема кадетъ, для начала было принято лишь 80 челов., и преподаваніе ихъ по вновь выработанной системѣ Юинга идетъ успѣшно уже десятый мѣсяцъ, обѣщая въ будущемъ несомнѣнный выигрышъ.

Стрѣльба во флотѣ неослабно совершенствуется съ каждымъ годомъ. За минувшій финансовый годъ перемѣна въ способѣ обученія стрѣльбѣ юнговъ, матросовъ и офицеровъ уже окончательно установилась, при чемъ новая система оказалась весьма плодотворной.

Юнги на своихъ учебныхъ судахъ отнынѣ уже не будутъ болѣе заниматься исключительно морскимъ дѣломъ и вмѣсто ученій на реяхъ, имъ будетъ доставлена бо́льшая практика у орудій и будутъ преподаваться элементарныя свѣдѣнія о паровой машинѣ и о котлахъ. Пріемъ и обученіе юнговъ-ремесленниковъ подвигаются впередъ также съ большимъ успѣхомъ.

Сигнальщикамъ во флотѣ въ послѣднее время значительно увеличено денежное содержаніе, такъ что впредь уже не будетъ ощущаться недостатка въ людяхъ на эту должность.

Умѣніе обращаться съ механическими приборами и инструментами, а равно и толковая работа въ кочегарнѣ у котловъ, будутъ впредь требоваться отъ матросовъ на экзаменахъ для перевода ихъ въ первую статью; въ виду этого и обученіе матроса 2-й статьи уже значительно измѣнено. Во флотѣ также введена цѣлая система гимнастическихъ упражненій и въ многочисленныхъ командахъ организованы музыкантскіе хоры, въ которыхъ желающіе могутъ развивать свои музыкальные таланты и способности.

Система пріема и обученія минныхъ и артиллерійскихъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ подверглась въ минувшемъ году полному преобразованію. Прежніе артиллерійскіе классы для нижнихъ чиновъ сохранены только для спеціальнаго приготовленія въ нихъ лучшихъ комендоровъ и артиллерійскихъ кондукторовъ, а для практическаго обученія людей, начальствующимъ лицамъ предписано какъ можно чаще занимать ихъ на судахъ стрѣльбой изъ орудій.

Что касается артиллерійскихъ офицеровъ, то для нихъ вся система ихъ занятій совершенно преобразована: теперь существуютъ три класса, гдѣ послѣдній предназначается исключительно для высшаго, научнаго образованія самыхъ способныхъ артиллеристовъ, а въ двухъ младшихъ классахъ для прочихъ артиллерійскихъ офицеровъ будутъ читаться лекціи по предметамъ чисто практическаго значенія.

Штурманскіе классы также подверглись основательному измѣненію. Штурманамъ отдано въ распоряженіе для практическихъ занятій спеціально приспособленное учебное судно *Mercury*.

Въ настоящее время совѣтъ адмиралтейства озабоченъ увеличеніемъ во флотѣ числа переводчиковъ и, кромѣ того, онъ стремится доставлять офицерамъ возможность успѣшно заниматься иностранными языками.

По прошлогоднимъ смѣтамъ комплектъ командъ флота былъ доведенъ до 127 тысячъ челов., а въ настоящемъ году къ этому составу требуется прибавить еще 4 000 челов.; приростъ этого комплекта распространится на слѣдующія званія:

400	офицеровъ.
4	кондуктора.
2 437	матросовъ.
40	мастеровыхъ.
25	электротехниковъ.
1 300	кочегаровъ.
400	различн. спеціальности, набранныхъ въ Австраліи и Новой Зеландіи.
850	солдатъ королевской морской пѣхоты (для музык. хоровъ).
Итого . .	5 456 челов.

Изъ этого числа слѣдуетъ однако вычесть 1 240 юнговъ и 216 челов. разныхъ спеціальностей а всего 1 456 челов. недопринятыхъ въ истекающемъ году.

Представляя морскія смѣты въ прошломъ году, лордъ Сельборнъ выговорилъ себѣ право ежегодно принимать во флотъ извѣстное число людей на такихъ условіяхъ, чтобы они пребывали на дѣйствительной службѣ только ограниченный періодъ времени, но зато потомъ, до истеченія опредѣленнаго срока, оставались еще служить въ кадрѣ резерва, т. е. въ такъ называемомъ Fleet Reserve. Въ настоящее время извѣстно, что весь комплектъ въ 625 кочегаровъ и 375 матросовъ, предназначенныхъ къ пріему въ этотъ кадръ запасныхъ чиновъ военнаго флота, будетъ полностью допринятъ къ 1-му апрѣля сего года, а потому предполагается и въ наступающемъ году принять еще такое же число людей для увеличенія комплекта кадра. Вообще Fleet Reserve видимо процвѣтаетъ, такъ какъ въ немъ уже числится по спискамъ 8 375 челов.

*

Численный составъ королевскаго морского резерва сталъ тоже замѣтно увеличиваться. Для практическихъ плаваній этого резерва даны шесть мореходныхъ крейсеровъ типа—*Apollo*; они служатъ учебными судами и крейсеруютъ вокругъ береговъ Великобританіи и Ирландіи. За недостаткомъ времени, адмиралтейство еще не успѣло окончательно разсмотрѣть и обсудить всѣ тѣ многочисленные и полезные проекты, которые комиссія королевскаго морского резерва представила, но лордъ Сельборнъ увѣренъ, что къ будущему году всѣ эти представленія получатъ окончательное рѣшеніе, и главнымъ образомъ по отношенію къ кондукторъ-механикамъ, машинистамъ и кочегарамъ королевскаго морского резерва. Что касается офицеровъ королевскаго морского резерва, то ихъ предполагается принять очень большое число и притомъ съ особеннымъ выборомъ наиболѣе способныхъ.

Ньюфаундлендское бюро, служащее для набора командъ королевскаго морского резерва, постоянно дѣлаетъ очень большіе успѣхи, и въ виду этого предполагается открыть еще такія же бюро въ Австраліи, Новой Зеландіи и на о-вѣ Мальта.

Наборъ людей въ резервъ морскихъ добровольцевъ также идетъ хорошо на Темзѣ и Кляйдѣ; въ обоихъ случаяхъ уже набрано по 1 000 челов. Въ настоящее время идутъ переговоры касательно организаціи такихъ же учрежденій на Сернѣ, Фортсѣ, Тей, Мерзей и на устьѣ Темзы, а также и по восточному и южному берегу Англіи.

Вся береговая оборона Великобританіи и Ирландіи раздѣляется на шесть участковъ или округовъ, при чемъ въ каждомъ округѣ имѣется управляющій, въ чинѣ капитана 1-го ранга, живущій на берегу; онъ подчиненъ адмиралу, командующему береговою обороной и всѣми морскими резервами.

Судостроеніе, перевооруженіе и исправленія.

Вся сумма денегъ, ассигнованныхъ на истекающій 1903—1904 г., будетъ издержана полностью къ 1-му апрѣля сего года. Ходъ всѣхъ судостроительныхъ работъ на частныхъ и

казенныхъ верфяхъ былъ въ этомъ году въ очень хорошихъ условіяхъ. Въ серединѣ года адмиралтейству пришлось просить на нужды флота добавочнаго ассигнованія суммъ, въ размѣрѣ 1 308 000 фр. стерл. Больше половины этой суммы еще не истрачено, потому что она предназначается въ уплату за два недавно купленные броненосца, которые строились въ Англіи для чилійскаго правительства. Сумма денегъ, испрашиваемыхъ настоящими смѣтами для судостроенія на 1904—1905 г., составляетъ 11 654 176 фн. стерл. Изъ этихъ денегъ одинъ милліонъ пойдетъ на уплату за чилійскіе броненосцы и 642 000 фн. стерл. предназначаются на закладку новыхъ судовъ. Три нынѣ уже строящіеся броненосца будутъ одного чертежа и размѣровъ съ броненосцами класса *King Edward VII*, такъ что въ общемъ такихъ одинаковыхъ судовъ будетъ теперь восемь. Такъ какъ четыре одинаковые броненосца, какъ полная боевая единица, составляютъ цѣлый отрядъ, то восемь такихъ судовъ представляютъ собой уже эскадру, состоящую изъ двухъ отрядовъ совершенно однородныхъ броненосцевъ. Три послѣдніе броненосца этой мощной категоріи получатъ имена: *Britannia*, *Hibernia* и *Africa*.

Постройка броненосцевъ программы 1904—1905 г. будетъ производиться на частныхъ верфяхъ; это будутъ первыя суда новѣйшаго чертежа подъ названіемъ броненосцевъ класса *Lord Nelson*.

Въ февралѣ 1903 г. въ палатѣ общинъ на вопросъ о томъ, намѣрено ли адмиралтейство купить у чилійскаго правительства за 2 200 000 фн. стерл. два броненосца, строящіеся въ Англіи, адмиралтейство дало положительный отвѣтъ—что покупка эта не можетъ состояться въ виду непригодности этихъ судовъ для цѣлей правительства. Адмиралтейству въ принципѣ конечно было неудобно имѣть во флотѣ одинъ или два броненосца совершенно неподходящіе подъ категорію прочихъ судовъ флота. Тактическое правило—чтобы эскадра по возможности состояла изъ однородныхъ судовъ—настолько важно, что принципъ новѣйшаго судостроенія безспорно стоитъ за постройку однотипныхъ броненосцевъ цѣлыми группами. Тѣмъ не менѣе, этотъ принципъ можетъ иногда находиться въ

зависимости отъ различныхъ политическихъ соображеній, равно какъ и отъ стоимости такихъ судовъ. При обстоятельствахъ, существовавшихъ годъ назадъ, совѣтъ адмиралтейства не находилъ выгоднымъ, чтобы государство тратило на такія суда 2 200 000 фн. стерл., но теперь, при нынѣ существующемъ положеніи дѣлъ и по нѣкоторымъ инымъ соображеніямъ, оказалось выгоднымъ купить ихъ, если бы цѣна была съ нихъ хотя немного спущена. Чилійцы тогда продали оба броненосца, за 1 875 000 фн. стерл., при чемъ адмиралтейство переименовало ихъ въ *Swiftsure* и *Triumph*.

Въ теченіе отчетнаго года (отъ 1-го апрѣля 1903 г. до 31-го марта 1904 г.) закончены постройкою и уже поступили въ составъ вооруженнаго резерва:—

6 броненосцевъ: *Prince of Wales*, *Queen*, *Albemarle*, *Cornwallis*, *Duncan* и *Exmouth*.
9 бронированныхъ крейсеровъ: *Euryalus*, *Bedford*, *Berwick*, *Cumberland*, *Donegal*, *Essex*, *Lancaster*, *Monmouth* и *Suffolk*.
1 крейсеръ II класса: *Challenger*.
2 шлюпа: *Cadmus* и *Clio*.
3 подводныя лодки.
11 истребителей.
8 миноносцевъ.
1 пловучая мастерская;
и 1 купленное описное судно.

Затѣмъ, къ 1-му апрѣля 1904 г. въ постройкѣ и отдѣлкѣ будутъ находиться еще 67 судовъ, а именно:—

8 броненосцевъ.
13 бронир. крейсеровъ.
1 крейсеръ II класса.
4 крейсера III »
8 развѣдчиковъ.
20 истребителей.
11 подводныхъ лодокъ.
1 рѣчная канонерская лодка.
и 1 яхта для лордовъ адмиралтейства.

Въ теченіе наступающаго финансоваго года предположено вновь заложить:—

2 броненосца, 4 бронированные крейсера, 14 истребителей и 10 подводныхъ лодокъ.

Въ виду пріобрѣтенія покупкой двухъ чилійскихъ броненосцевъ, адмиралтейство проситъ у парламента разрѣшенія построить въ нынѣшнемъ году только два броненосца вмѣсто трехъ, предполагавшихся раньше. Закладка ихъ состоится лишь осенью.

Дѣятельность, проявляемая перевооруженіемъ и передѣлкой судовъ, находится въ этомъ году въ блестящемъ состояніи. Работа по перевооруженію нѣсколькихъ броненосцевъ будетъ на этихъ дняхъ совершенно окончена. Суда эти суть: *Barfleur*, *Centurion* и броненосцы класса *Royal Sovereign* (за исключеніемъ *Repulse* и *Hood*). Затѣмъ уже закончена работа на палубныхъ крейсерахъ I класса *Powerful* и *Terrible* и на крейсерахъ II класса *Furious*, *Arrogant*, *Juno*, *Doris*, *Isis* и *Venus*. Передѣлки на броненосцѣ *Hood* временно пріостановлены, такъ какъ главный кораблестроитель флота не рѣшается устраивать казематы на верхней палубѣ для 6-д. орудій въ виду того, что остойчивость судна можетъ значительно уменьшиться. *Hood*—единственный броненосецъ изъ судовъ класса *Sovereign*, имѣющій башни.

Адмиралтейство все еще продолжаетъ преслѣдовать свое рѣшеніе, заключающееся въ томъ, чтобы суда строящіяся на частныхъ верфяхъ непремѣнно тамъ же и отдѣлывались, но не переходили для этого въ казенныя адмиралтейства.

Съ нынѣшняго года на всѣхъ правительственныхъ заводахъ и въ адмиралтействахъ будетъ заведено электрическое освѣщеніе. Прежняя паровая сила будетъ тамъ также замѣнена электричествомъ. Станки и механизмы, которые уже устарѣли и не экономичны, будутъ во всѣхъ мастерскихъ замѣнены новыми, болѣе современными.

Испытаніе надъ сжиганіемъ въ паровыхъ котлахъ жидкаго топлива неустанно продолжается уже нѣсколько лѣтъ къ ряду. Дѣло подвигается, правда, очень медленно, но зато осмотрительно и вѣрно. Встрѣчаемыя здѣсь затрудненія могутъ быть одолѣваемы только съ большимъ терпѣніемъ. Послѣднія испытанія производились въ эскадрѣ Англійскаго канала на броненосцахъ *Mars* и *Hannibal*, имѣющихъ цилиндрическіе котлы. Теперь жидкое топливо испытывается въ бельвилев-

скихъ котлахъ на броненосцѣ *Bedford*, который также находится въ эскадрѣ Англійскаго канала. Одновременно съ этимъ дѣломъ изучается вопросъ о снабженіи судовъ этимъ топливомъ и о способѣ его храненія.

Распредѣленіе эскадръ.

Парламенты въ Австраліи и Новой Зеландіи уже изъявили свое согласіе на замѣну правительственной эскадры въ ихъ водахъ своими собственными судами, и мѣра эта будетъ приведена въ исполненіе въ самомъ непродолжительномъ времени.

Правило, чтобы эскадры формировались изъ группъ однородныхъ судовъ, преслѣдуется съ прежнею настойчивостью.

Эскадра метрополіи будетъ теперь состоять изъ четырехъ броненосцевъ класса *Royal Sovereign*, изъ двухъ быстроходныхъ броненосцевъ класса *Duncan* и двухъ недавно купленныхъ *Triumph* и *Swiftsure*.

Эскадра Англійскаго канала будетъ составлена изъ восьми броненосцевъ класса *Majestic*. Эскадра Средиземнаго моря—изъ восьми броненосцевъ класса *Formidable* и четырехъ броненосцевъ класса *Duncan*.

Затѣмъ въ эскадрѣ Китайскаго моря будутъ находиться четыре броненосца класса *Canopus* съ прибавкой къ нимъ *Centurion* и *Barfleur*; и наконецъ, крейсерская эскадра составится изъ двухъ крейсеровъ класса *Drake* и четырехъ класса *Monmouth*.

Ко всѣмъ вышеперечисленнымъ эскадрамъ, равно какъ и къ австралійской эскадрѣ причислятся по два бронированные крейсера.

Командующему эскадрой метрополіи поручены также всѣ отряды миноносцевъ, плавающихъ въ водахъ метрополіи. Въ эскадру Средиземнаго моря назначенъ еще одинъ контръ-адмиралъ.

Перевелъ **А. де-Л.**

(Окончаніе слѣдуетъ).

МОРСКОЕ ВОЗДУХОПЛАВАНІЕ ВО ФРАНЦІИ (*).

V.—Морской воздухоплавательный паркъ въ Лагубранѣ.

Представивъ краткій документальный историческій очеркъ развитія французскаго морского воздухоплаванія за 15 лѣтъ его существованія, я перейду на Тулонскій паркъ въ настоящемъ его видѣ и опишу его назначеніе, устройство и дѣятельность.

Какъ было видно изъ приведенныхъ мною выше документовъ, французское морское воздухоплаваніе имѣетъ исключительно оборонительный характеръ, но съ цѣлью обслуживать не только свои порты, но и свои оборонительныя эскадры Сѣвернаго и Средиземнаго морей. Во Франціи такая организація морского воздухоплаванія имѣетъ очень большое значеніе, въ виду того, что тамъ вся оборона побережья находится въ рукахъ морского министерства. Обслуживаніе же морскими воздухоплавателями своихъ эскадръ Сѣвернаго и Средиземнаго морей даетъ воздухоплаванію отчасти и активный характеръ, но только съ ограниченіемъ района дѣйствія.

Подобно тому какъ сухопутный военно-воздухоплавательный паркъ въ Шале-Медонъ представляетъ изъ себя центральное учрежденіе военнаго воздухоплаванія и его начальникъ, полковникъ К. Ренаръ, является директоромъ и главою всего военнаго воздухоплаванія, а самый паркъ имѣетъ назначеніе служить разсадникомъ науки и питомникомъ всѣхъ сухопутныхъ военно-воздухоплавательныхъ частей, такъ и морскіе парки въ Брестѣ и Тулонѣ являются центральными учрежденіями морского воздухоплаванія, каждый для своего моря. Ихъ командиры завѣдуютъ воздухоплаваніемъ всего моря. Парки эти, обслуживая оборону сѣверныхъ и южныхъ береговъ Франціи,

(*) См. «Морск. Сборн.» 1904 г., № 3.

вмѣстѣ съ тѣмъ выдѣляютъ изъ себя особыя отдѣленія, назначеніе которыхъ—обслуживать эскадры по первому требованію, когда они будутъ къ этому призваны.

Въ виду того, что Тулонскій паркъ имѣетъ уже полную и законченную организацію, по декрету, отъ 11-го іюня 1901 г., я остановлюсь болѣе подробно именно на этомъ паркѣ и познакомлю съ его настоящимъ устройствомъ, положеніемъ и дѣятельностью.

Тулонскій паркъ до окончательнаго сформированія Брестскаго парка является главнымъ центральнымъ учрежденіемъ, а его командиръ—директоромъ морского воздухоплаванія.

Онъ имѣетъ 4 назначенія:—

1) подготовлять для флота личный составъ мэтровъ и матросовъ-воздухоплавателей;

2) содержать въ полной исправности и готовности имѣемое воздухоплавательное имущество и поддерживать постоянный полный запасъ сжатаго въ трубы водорода;

3) обслуживать въ военное время свой портъ, стоящій въ немъ флотъ и защищающую ихъ крѣпость, и

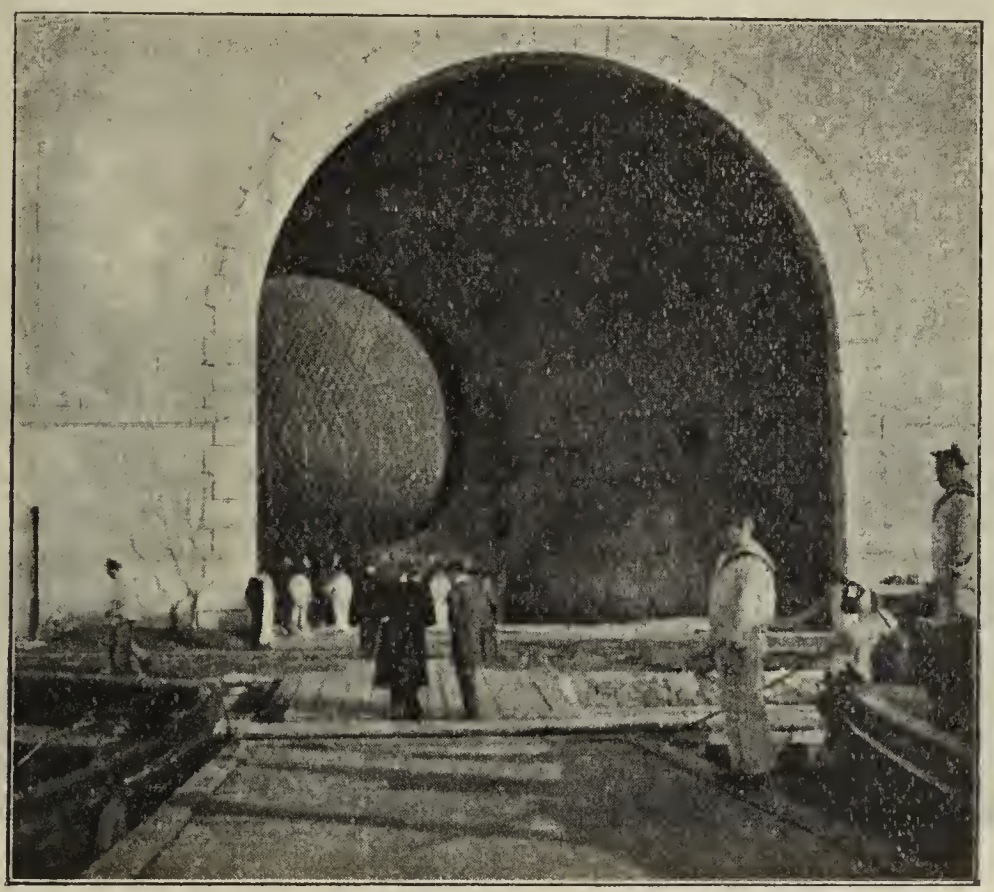
4) обслуживать эскадры Средиземнаго моря.

Для выполненія всѣхъ этихъ функцій, паркъ находится въ безпрерывномъ дѣйствіи круглый годъ.

Паркъ помѣщается въ нѣсколькихъ километрахъ отъ города, въ Лагубранѣ, на самомъ берегу моря, въ районѣ Тулонскаго порта, бокъ о бокъ съ артиллерійскими арсеналами. Для своего функціонированія паркъ располагаетъ слѣдующими помѣщеніями и средствами передвиженія:—

1) Каменный, крытый черепичной крышей, сарай, въ которомъ свободно могутъ помѣститься 2 наполненные шара. Этотъ же сарай служитъ и складомъ для шарового имущества, для каковыхъ цѣлей въ немъ устроены спеціальныя приспособленія. Его передняя стѣна представляетъ собою огромную арку, которая сплошь можетъ быть закрываема особо устроенными брезентами, напоминающими собою театральную занавѣсь. Эта занавѣсь служитъ главнымъ образомъ предохраненіемъ хранящагося внутри сарая имущества, особенно, наполненныхъ ша-

ровъ, отъ горячихъ лучей южнаго солнца, отъ вѣтровъ и непогодъ, и составляетъ при благодатномъ климатѣ южной Франціи, вполнѣ достаточную защиту. Внутри же этого обширнаго са-



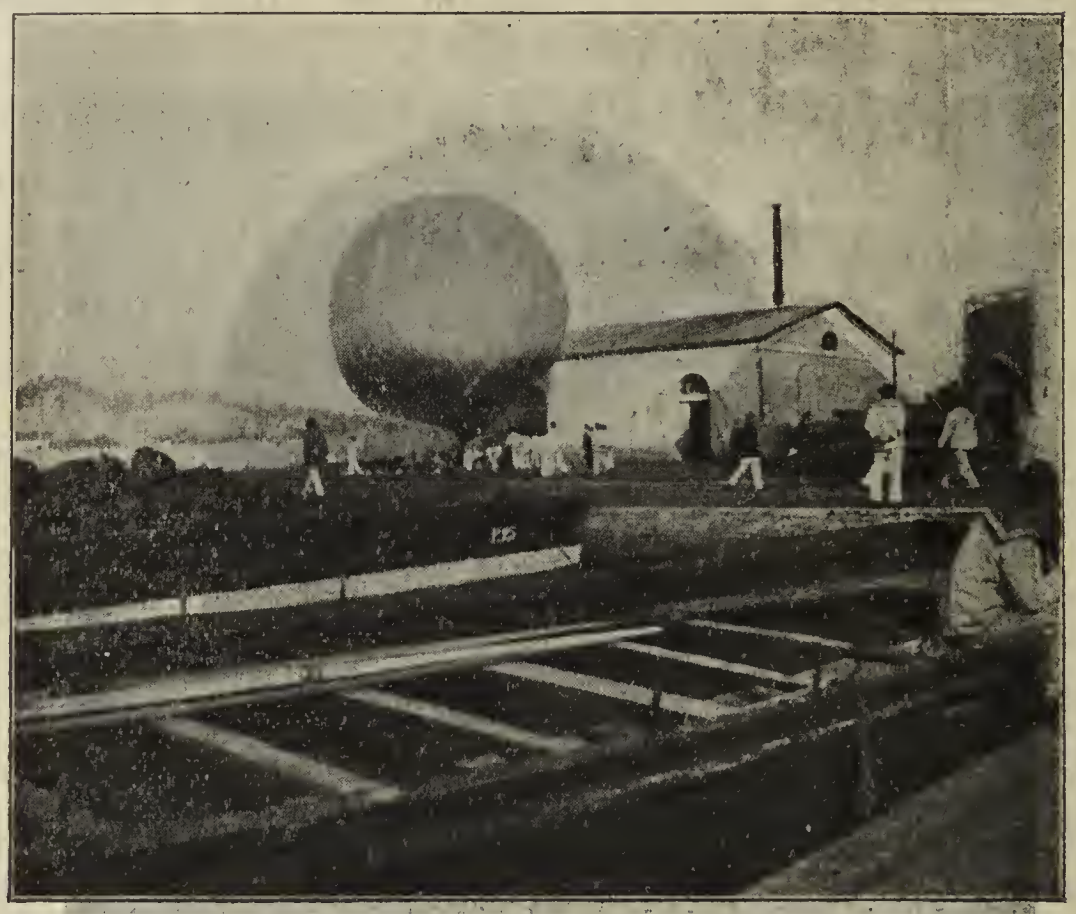
Фиг. 4.—Шаровой сарай воздухоплавательнаго парка въ Лагубранѣ съ установленными въ немъ двумя шарами.

рая ведутся всѣ занятія съ учениками, помѣщается канцелярія и отгорожено мѣсто для житья находящагося при складѣ сторожа.

2) Рядомъ съ шаровымъ сараемъ, прилегая къ нему стѣна къ стѣнѣ, помѣщается въ отдѣльномъ каменномъ зданіи газовый заводъ. Въ этомъ зданіи установленъ химическій газодобывательный аппаратъ системы Репаръ и устроенъ складъ для запасовъ цинка, желѣза и сѣрной кислоты. Кромѣ того, въ немъ же устроена химическая и фотографическая лабораторія и жилое помѣщеніе.

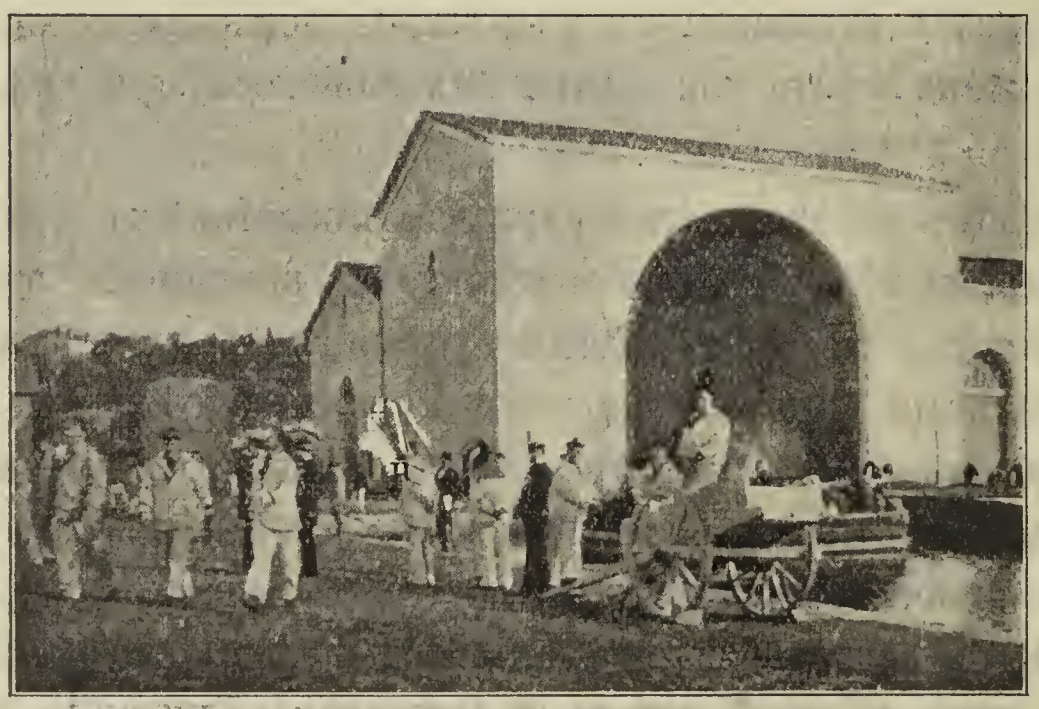
3) Зданіе завода для сжиманія водорода въ трубы. Въ немъ установлены: паровой котелъ и механизмы служащіе, какъ для сжиманія водорода, такъ и для подачи воды къ газодобывательному аппарату. При заводѣ устроенъ и складъ трубъ, какъ мѣстныхъ, для береговыхъ надобностей, такъ и переносныхъ, предназначенныхъ для перевозки на суда. Рядомъ съ этимъ

зданіемъ установлена систерна съ прѣсною водой для питанія котла и печь для плавленія цинка.



Фиг. 5.—Заводъ для сжатія водорода.

4) Между обоими заводами, на дворѣ, стоитъ металлическій



Фиг. 6.—Общій видъ парка въ Лагубранѣ. Слѣва заводъ для сжатія газа; въ глубинѣ газометръ; справа впереди шаровой сарай, а сзади него газовый заводъ.

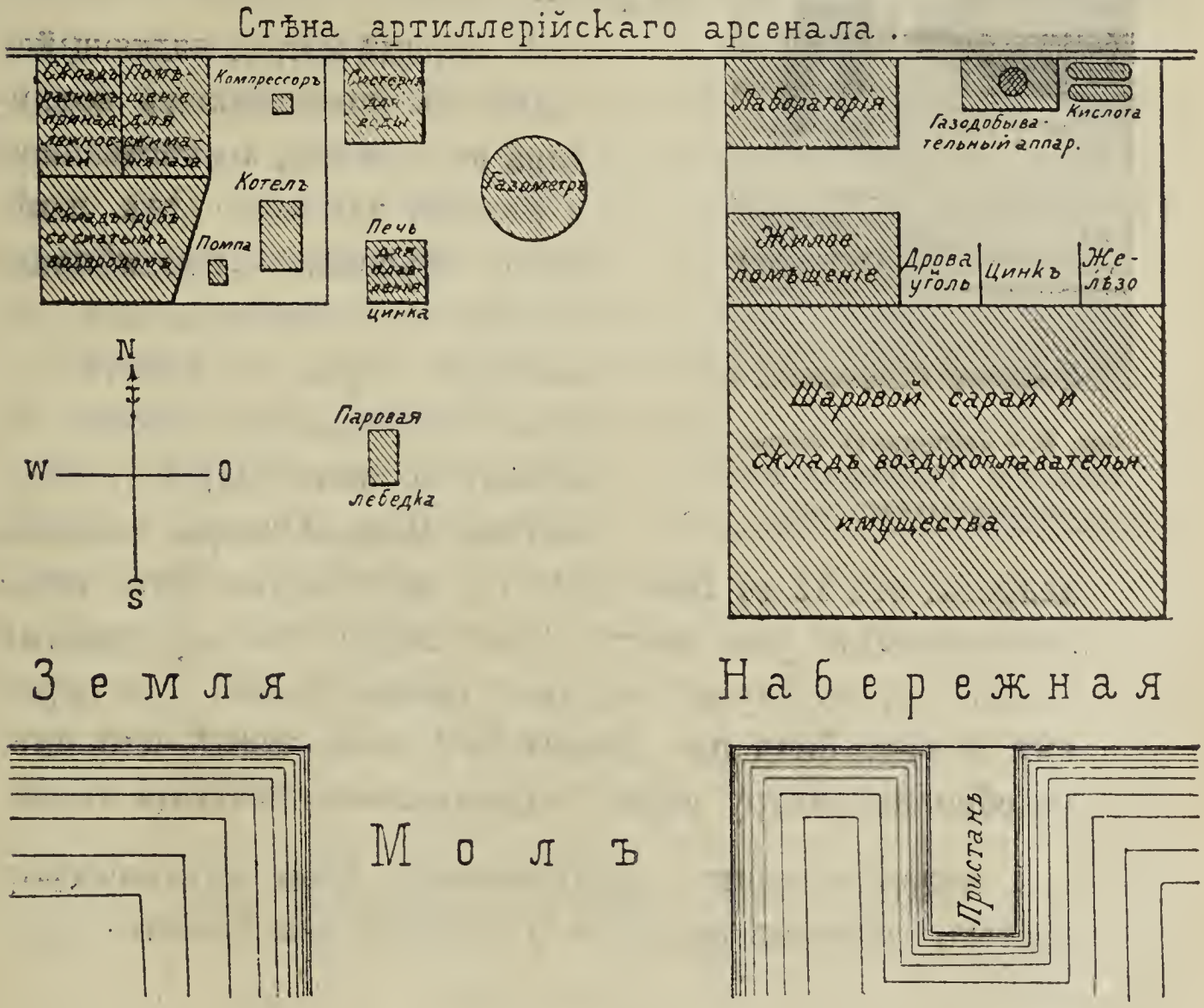
телескопическій газометръ, въ который поступаетъ водородъ изъ газодобывательнаго аппарата и откуда компрессоръ беретъ газъ

для сжиманія въ трубы. Недалеко отъ послѣдняго установлена паровая лебедка для производства привязныхъ подъемовъ на шарѣ.

5) Пристань.

6) Пловучія средства въ видѣ двухъ большихъ баркасовъ (одного гребного и другого парового) для передвиженій парка съ берега на суда и обратно.

Мастерской для постройки шаровъ при паркѣ не имѣется. Все имущество морскіе воздухоплаватели получаютъ въ готовомъ видѣ изъ центральнаго учрежденія военнаго воздухоплаванія въ Шале-Медонъ, отъ котораго они вполнѣ зависятъ въ техническомъ отношеніи, что въ нѣкоторыхъ случаяхъ представляетъ большое неудобство. Такъ напр. у военныхъ воздухоплавателей привязные шары двухъ типовъ: въ 317 и 540 куб. м.



Фиг. 7.—Планъ морского воздухоплавательнаго парка въ Лагубранѣ.

Эти оба размѣра для флота неудобны—первый очень слабосиленъ для работъ въ морѣ, а второй очень великъ для помѣщенія на палубѣ корабля.

Все это управляется командиромъ парка, который вмѣстѣ съ тѣмъ является начальникомъ школы и директоромъ морского воздухоплаванія. Онъ назначается изъ флотскихъ офицеровъ, въ чинѣ лейтенанта, и можетъ пробыть на своемъ посту не болѣе 4 лѣтъ, послѣ чего возвращается въ общій строй. Въ служебномъ отношеніи онъ подчиненъ непосредственно морскому префекту Тулона.

Фиг. 8.—Лейтенантъ Ферри, командиръ Тулонскаго воздухоплавательнаго парка.

Въ настоящее время паркомъ командуетъ молодой лейтенантъ Ж. Ферри, человѣкъ очень энергичный и отдающійся этому дѣлу всею душой.

Кромѣ командира, личный составъ парка состоитъ изъ слѣдующихъ лицъ:—

1 первый мэтръ, являющійся главнымъ помощникомъ командира въ строевой, хозяйственной и учебной частяхъ. Онъ завѣдуетъ обученіемъ перемѣннаго состава подъ наблюденіемъ командира парка и вмѣстѣ съ тѣмъ представляетъ собою содержателя всего шарового имущества. Первый мэтръ, согласно декрета, отъ 11-го іюня 1901 г., назначается изъ числа окончившихъ уже школу при паркѣ на двугодичный срокъ, но, въ случаѣ желанія, срокъ службы при паркѣ ему можетъ быть продолженъ до 4 лѣтъ, послѣ чего онъ, подобно командиру парка, возвращается въ общій строй.

1 мэтръ-механикъ, завѣдывающій всею механическою частью, газовымъ заводомъ и трубами для сжатаго водорода.

3 машинные квартирмейстера; и

4 машиниста.

Вся машинная команда представляетъ собою постоянный, не мѣняющійся составъ парка и назначается изъ портовой команды (mécaniciens vétérans).

Строевой составъ парка, кромѣ перваго мэтра,—весь перемѣнный и комплектуется изъ судовыхъ командъ, прикомандировываясь для службы при паркѣ срокомъ на 1 годъ. Онъ обновляется въ половинномъ количествѣ каждые 6 мѣсяцевъ (1-го апрѣля и 1-го октября) и состоитъ изъ слѣдующихъ лицъ:—

2 вторые мэтра,
10 квартирмейстеровъ и
12 матросовъ.

Какъ было упомянуто, въ приведенномъ въ предыдущей главѣ положеніи о личномъ составѣ, строевые нижніе чины, первые 6 мѣсяцевъ послѣ своего зачисленія въ паркъ, находятся на положеніи учениковъ. Сдавъ экзаменъ и получивъ званіе воздухоплавателей, они, во второе полугодіе своей службы при паркѣ, исполняютъ уже роль инструкторовъ по отношенію ко вновь поступившимъ; по окончаніи же годичнаго срока своей службы, они возвращаются на свои суда, составляя запасный кадръ морскихъ воздухоплавателей.

Офицеры же, для полученія спеціальной подготовки, передъ назначеніемъ на должность командира парка, посылаются въ центральное учрежденіе военнаго воздухоплаванія въ Шале-Медонъ, гдѣ, подъ руководствомъ офицеровъ-воздухоплавателей инженернаго вѣдомства, практикуются въ теченіе одного мѣсяца въ уходѣ за имуществомъ и обращеніи съ нимъ, въ добываніи водорода и сжиманіи его въ трубы, въ маневрированіи съ привязнымъ шаромъ, въ производствѣ наблюденій съ шаровъ и въ управленіи шаромъ при производствѣ свободныхъ полетовъ. Такимъ образомъ, морскіе воздухоплаватели получаютъ исключительно практическую подготовку для воздухоплавательной службы, но не знакомятся ни съ теоріей воздухоплаванія, не проходятъ другихъ вспомогательныхъ наукъ, какъ напр., метеорологіи, не умѣютъ ни конструировать, ни строить шаровъ и другого имущества, и являются только исполнителями-работниками, почему имъ очень трудно двигать впередъ тех-

нику морского воздухоплаванія. Въ этомъ отношеніи они находятся настолько въ большой зависимости отъ военныхъ воздухоплавателей, что даже техническій надзоръ за имуществомъ лежитъ на Шале-Медонъ, откуда ежегодно командируется офицеръ для ревизіи имущества морскихъ парковъ. Бывали случаи, что на должность командира парка назначались офицеры, не получившіе даже практической одномѣсячной подготовки, какъ напр. лейтенантъ Бодикъ, командовавшій паркомъ съ октября 1901 г. по іюнь 1902. Это назначеніе для него было крайне роковымъ. 9-го іюня 1902 г. онъ отправился одинъ въ свободный полетъ, имѣя крайне смутное представленіе объ управленіи свободнымъ шаромъ. Его съ мѣста понесло по направленію къ Гіеръ, надъ моремъ, вдоль берега. Вѣтеръ былъ настолько свѣжій, что конвоиры скоро отстали, не будучи въ состояніи угнаться за шаромъ. Положеніе воздухоплавателя было отчаянное, особенно если принять во вниманіе, что онъ былъ воздухоплаватель только поневолѣ и не имѣлъ должной подготовки и практики въ управленіи свободнымъ шаромъ. Шаръ быстро несло надъ волнующимся моремъ. Впереди, на пути полета, виднѣлся берегъ покрытый лѣсомъ. Опытный воздухоплаватель конечно не растерялся бы и спустился бы въ лѣсъ; но этотъ-то послѣдній повидимому и пугалъ лейтенанта Бодикъ, который боялся разбиться, ударившись о деревья. Онъ рѣшилъ спуститься въ море и недалеко отъ берега выскочить изъ корзины шара, пустивъ послѣдній по волѣ вѣтра. Такъ онъ и сдѣлалъ, но спустился настолько энергично, что корзина окунулась въ воду и получился тренажъ по поверхности моря. Выскакивая изъ корзины лейтенантъ Бодикъ получилъ обручемъ настолько сильный ударъ по головѣ, что лишился сознанія, а можетъ-быть даже и былъ убитъ. Фактъ тотъ, что до берега онъ живымъ уже не достигъ; его тѣло было выброшено волнами, при чемъ у него оказалась разбитой голова. Шаръ былъ найденъ благополучно спустившимся на деревья, совершенно цѣлымъ, со слѣдами крови на подвѣсномъ обручѣ, объяснявшими разгадку катастрофы. Не пытайся лейтенантъ Бодикъ выскакивать изъ корзины, онъ конечно остался бы живъ и по всѣмъ вѣроятіямъ даже невре-

димъ. Послѣ этого случая начальство воспретило совершать морскіе свободные полеты при вѣтрѣ превышающемъ 5 м. въ сек.

Морскіе воздухоплаватели не имѣютъ никакихъ знаковъ отличія, указывающихъ на ихъ спеціальность, кромѣ ленточекъ на фуражкахъ съ надписью «Aérostation Navale».

При несеніи воздухоплавательной службы, паркъ руководствуется слѣдующими двумя инструкціями:—

1) «Manuel d'Aérostation Maritime» и
2) «Instruction pratique sur l'Aérostation Militaire».

Какъ было сказано выше, воздухоплавательный паркъ функціонируетъ круглый годъ, и всѣ его чины получаютъ морское жалованье.

Командиръ парка, кромѣ жалованья, получаетъ еще добавочное содержаніе за школу, въ размѣрѣ 720 фр. въ годъ.

Размѣръ же добавочнаго содержанія мэтрамъ и нижнимъ чинамъ былъ указанъ въ положеніи о личномъ составѣ парковъ.

Въ виду той опасности, съ которою сопряжена служба воздухоплавателей, не только въ военное, но и въ мирное время, правительство беретъ на себя страховку ихъ жизни, которая выражается тѣмъ, что, въ случаѣ гибели воздухоплавателя, его семья, независимо отъ числа лѣтъ службы погибшаго, получаетъ пенсію за 50 лѣтъ.

Воздухоплавательнымъ имуществомъ паркъ снабженъ съ такимъ расчетомъ, чтобы онъ могъ одновременно работать какъ на берегу, для надобностей обороны береговъ, такъ и на судахъ эскадры.

Паркъ въ своемъ распоряженіи имѣетъ 4 шара:—

2 шара въ 540 куб. м. (ballon normal) и
2 шара въ 317 куб. м. (ballon auxiliaire).

Послѣдніе главнымъ образомъ предназначаются для службы на эскадрахъ. По причинѣ своей малой емкости, они очень слабосильны и не въ состояніи поднять болѣе одного наблюдателя и то на высоту лишь 300—400 м. Въ отношеніи работоспособности, они тоже сильно ограничены, будучи въ состояніи подыматься лишь при 4—5 м. вѣтра въ сек.; предѣльная сила

вѣтра для нихъ 6 м., но тогда воздухоплаватель испытываетъ настолько сильную качку, что наблюденія дѣлаются затруднительными, а самое пребываніе въ корзинѣ утомительнымъ и непріятнымъ.

Шаръ въ 540 куб. м. можетъ работать при вѣтрѣ до 10 и даже 12 м. въ сек. Его подъемная сила настолько велика, что онъ можетъ свободно поднять двухъ наблюдателей на высоту 800 м. (при стальномъ привязномъ канатѣ). Въ виду этого шары въ 317 куб. м. теперь во Франціи рѣшено совершенно вывести изъ употребленія и замѣнить шарами въ 540 куб. м. для всѣхъ случаевъ привязныхъ подъемовъ.

Каждый шаръ снабженъ полнымъ вооруженіемъ какъ для привязного подъема, такъ и для свободныхъ полетовъ.

Военные шары во Франціи шьются изъ французской шелковой матеріи особаго изготовленія (la soie française). Шелкъ этотъ — очень прочный, эластичный и легкій; его 1 кв. м. вѣситъ всего 90 гр., а прочность на разрывъ куска въ 1 м. шириной колеблется между 900 и 1 000 к.-гр., при чемъ эластичность доходитъ до 30—35%.

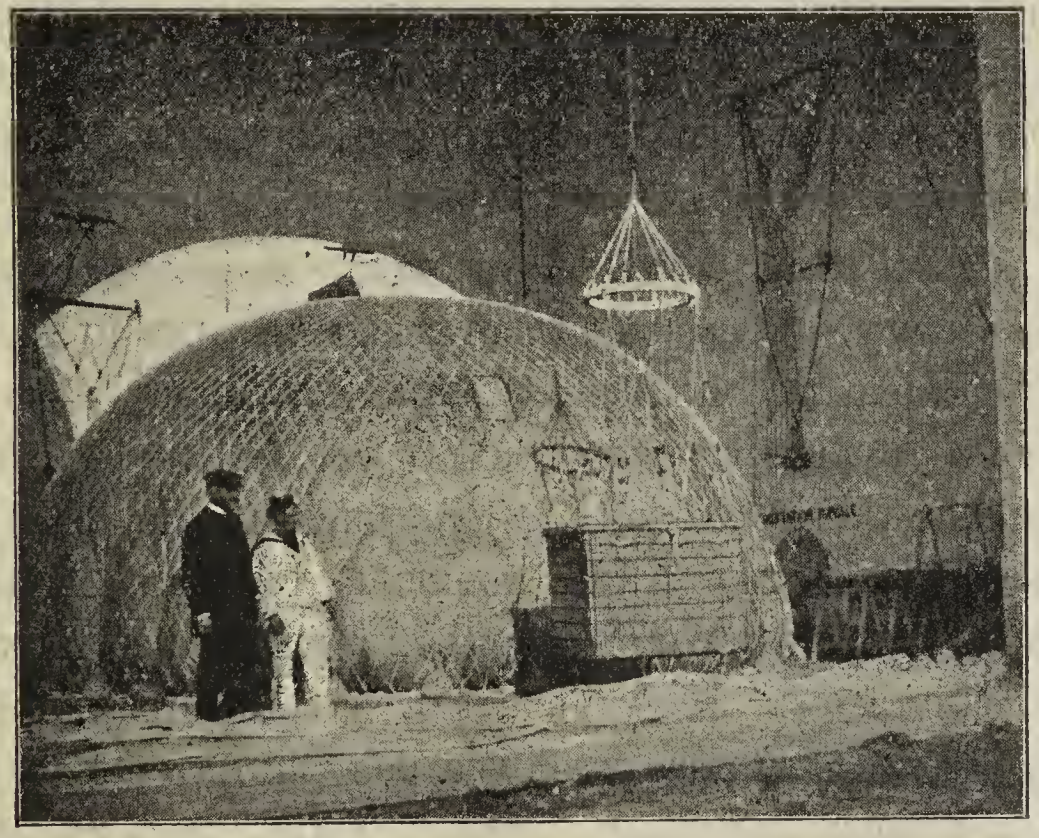
По изготовленіи, оболочка покрывается спеціальнымъ шаровымъ масляннымъ лакомъ въ нѣсколько слоевъ какъ снаружи, такъ и изнутри. Французскій шаровой лакъ обладаетъ очень хорошими качествами, предохраняя матерію отъ внѣшнихъ вредныхъ атмосферныхъ и механическихъ вліяній, сохраняя ея прочность и эластичность и давая ей большую степень газонепроницаемости. Послѣ лакировки вѣсъ оболочки увеличивается почти въ 3 раза. Вѣсъ отлакированной оболочки около 104 к.-гр.

Шелковые шары, покрытые такимъ лакомъ, служатъ съ одного наполненія отъ 2 до 4 недѣль, при чемъ потеря газа отъ диффузіи у нихъ не превышаетъ 10 куб. м. въ сутки (*). Потеря газа отъ диффузіи и отъ подъемовъ пополняется изъ стальныхъ трубъ свѣжимъ сжатымъ водородомъ.

(*) Русскіе военные шары, изъ-за качества лака, служатъ съ одного наполненія всего отъ 3 до 5 дней, при чемъ расходъ газа пополняется изъ перкальныхъ газгольдеровъ, въ которыхъ газъ всегда бываетъ смѣшанъ съ воздухомъ.

Срокъ службы оболочекъ считается приблизительно въ 3 года и maximum 4 года.

Ежегодно, по окончаніи осенней практики, оболочки испытываются на прочность и газонепроницаемость. Для этой цѣли въ одномъ или двухъ мѣстахъ оболочки, гдѣ можно ожидать болѣе слабыя мѣста, вырѣзается кусокъ матеріи, который сначала испытывается на особо устроенныхъ вѣсахъ на газонепроницаемость, а затѣмъ на разрывъ. Если окажется, что прочность оболочки уменьшилась противъ первоначальной болѣе, чѣмъ на $^1/_4$, то оболочка бракуется для дальнѣйшей службы, независимо отъ того, какой бы срокъ она ни прослужила, и тотчасъ же замѣняется новой. Забракованныя оболочки обыкновенно предаются уничтоженію (сжигаются), чтобы ими уже не могли пользоваться. Если же прочность оболочки при пробѣ дастъ удовлетворительные результаты, то на мѣсто вырѣзаннаго куска вставляется заплата, которая залакировывается. Кромѣ



Фиг. 9. — Въ шаровомъ сараѣ. Впереди корзина, приготовленная къ свободному полету. На шарѣ видна заплата, вставленная на мѣстѣ вырѣзаннаго пробнаго куска. Справа на стѣнѣ подвѣска привязного шара. Около шара первый мэтръ и матросъ-воздухоплаватель.

того, разъ въ годъ вся оболочка освѣжается тонкимъ и легкимъ слоемъ лака, послѣ чего она увеличивается въ вѣсѣ на

4—6 к.-гр. Въ случаѣ случайнаго разрыва оболочки при работахъ или во время полета, мѣста разрыва зашиваются и на нихъ ставится заплата; при незначительныхъ же проколахъ, послѣдніе просто залѣпляются изнутри липкимъ пластыремъ.

На берегу оболочки стараются хранить по возможности надутыми воздухомъ и подвѣшенными въ старой сѣти къ потолку сарая. Въ такомъ видѣ она не мнется, не ломается и подвергается хорошему провѣтриванію. Такъ она хранится въ теченіе 20 дней въ мѣсяцъ; остальные же 10 дней она хранится сложенная на стелажахъ.

На судахъ оболочки хранятся сложенными и для провѣтриванія время отъ времени выносятся на верхнюю палубу, гдѣ или раскидываются въ защищенномъ отъ солнца мѣстѣ, или же слегка поддуваются воздухомъ.

Клапаны у военныхъ шаровъ примѣняются системы полковника К. Ренаръ. Они—двойного дѣйствія, т. е. для кратковременныхъ открытій во время маневровъ при свободномъ полетѣ и для окончательнаго выпуска газа. Дѣлаются они изъ папье-маше, очень легкіе, абсолютно герметичные и не измѣняющіе своего дѣйствія.

Кромѣ клапана, на случай потребности мгновеннаго выпуска газа, всѣ военные шары снабжаются разрывнымъ приспособленіемъ. Разрывное приспособленіе представляетъ собою щель, сдѣланную по меридіану шара между его экваторомъ и верхнимъ клапаномъ, длиною въ $^1/_5$ окружности. По всей длинѣ щели матерія двойная, а по концамъ тройная. Края этой щели, въ предохраненіе отъ разрыва, обшиваются тонкимъ и прочнымъ шпагатомъ. Изнутри щель закрывается, пришитой двойнымъ швомъ, длинною тройною полосой матеріи, отъ верхняго конца которой идетъ въ корзину шара, такъ называемая, разрывная веревка. Если потянуть за послѣднюю съ усиліемъ равнымъ грузу въ 50 к.-гр., то полоса отрывается, шаръ раскрывается по щели и весь газъ мгновенно выходитъ изъ шара, что въ нѣкоторыхъ случаяхъ бываетъ необходимо. Чтобы пришить оторванную полосу на прежнее мѣсто, требуется $^1/_2$ часа или часъ времени.

Въ своей нижней части французскіе военные шары имѣютъ рукавъ или аппендиксъ. Рукавъ этотъ всегда открытъ и служитъ для выпуска лишняго газа, образующагося отъ расширенія. Онъ играетъ роль предохранительнаго клапана, не дающаго внутреннему давленію превысить извѣстный предѣлъ. Его діаметръ равенъ 28 с.-м. Рукавъ этотъ дѣлается плоскимъ и при привязныхъ подъемахъ въ своей нижней части прихваченъ къ обручу; вѣтеръ, давя на его плоскую часть, складываетъ его и не допускаетъ газъ выйти изъ шара болѣе нужной нормы. У привязныхъ шаровъ длина аппендиксоваго рукава равна 2,8 м., а у свободныхъ—1,4 м.

Сѣти для шаровъ дѣлаются изъ лучшей отборной пеньки. Вѣсъ всей сѣти 34 к.-гр. Плетутъ ее въ-ручную по заранѣе вычисленнымъ и изготовленнымъ шаблонамъ. Сѣть служитъ приблизительно около 5 или 6 лѣтъ.

Сѣть вверху прикрѣпляется ремнями къ обручу клапана, а внизу кончается 18 стропами, которые пристегиваются къ клевантамъ подвѣсного обруча.

Воздухоплаватель помѣщается въ корзинѣ, высотою около 1 м., сплетенной изъ ивы и камыша.

Корзина съ подвѣснымъ обручемъ соединена при помощи особой подвѣски системы полковника Ренаръ. Эти подвѣски бываютъ двухъ родовъ: для свободнаго полета, длиною 2,50 м. и для привязныхъ подъемовъ длиною 7,55 м. Особою системой подвѣсокъ привязного шара достигаются слѣдующія цѣли: —

1) распредѣлить правильно подвѣшенный грузъ на всѣ клѣтки и стропы сѣти;

Фиг. 10. — Подвѣска привязного шара системы Ренаръ.

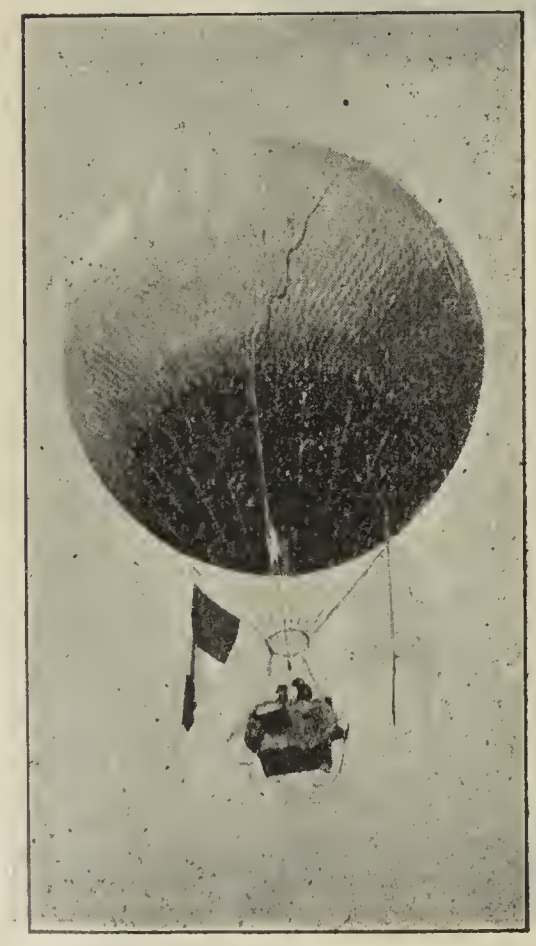
2) уменьшить при вѣтрѣ качку;

3) увеличить во время вѣтра работоспособность шара, и

4) сохранить во всѣхъ случаяхъ корзинѣ вертикальное и возможно болѣе спокойное положеніе.

Вооруженіе морскихъ шаровъ состоитъ изъ двухъ якорей, одного желѣзнаго для спусковъ при свободномъ полетѣ на сушу и одного якоря-конуса, сдѣланнаго изъ парусины для спуска на море. Отданный конусъ наполняется водой и въ тихую погоду удерживаетъ шаръ на мѣстѣ, а въ свѣжій вѣтеръ уменьшаетъ скорость поступательнаго движенія на $^1/_5$. Для отдачи якоря служитъ пеньковый якорный канатъ длиною 40 м. при вѣсѣ въ 7 к.-гр. и сопротивленіи на разрывъ въ 2 000 к.-гр. Далѣе шаръ снабжается пеньковымъ манильскимъ, или кокосовымъ гайдропомъ, длиною въ 120 м. и вѣсомъ въ 25 к.-гр., главное назначеніе котораго—смягчать ударъ корзины о землю при спускѣ, а также выполнять роль привязного каната въ случаѣ, если шаръ перейдетъ изъ свободнаго полета въ привязной подъемъ.

Иногда при совершеніи свободныхъ полетовъ надъ моремъ шары снабжаются приборами инженера г. Эрве. Приборъ этотъ состоитъ изъ двухъ основныхъ частей: стабилизатора, или тяжелаго поплавка, удерживающаго шаръ на опредѣленной высотѣ надъ уровнемъ моря и девіатора, выпускаемаго въ воду за шаромъ и позволяющаго отклонять полетъ шара отъ линіи вѣтра до 70° въ сторону.



Фиг. 11.—Свободный шаръ въ атмосферѣ съ поднятыми флагомъ и вымпеломъ.

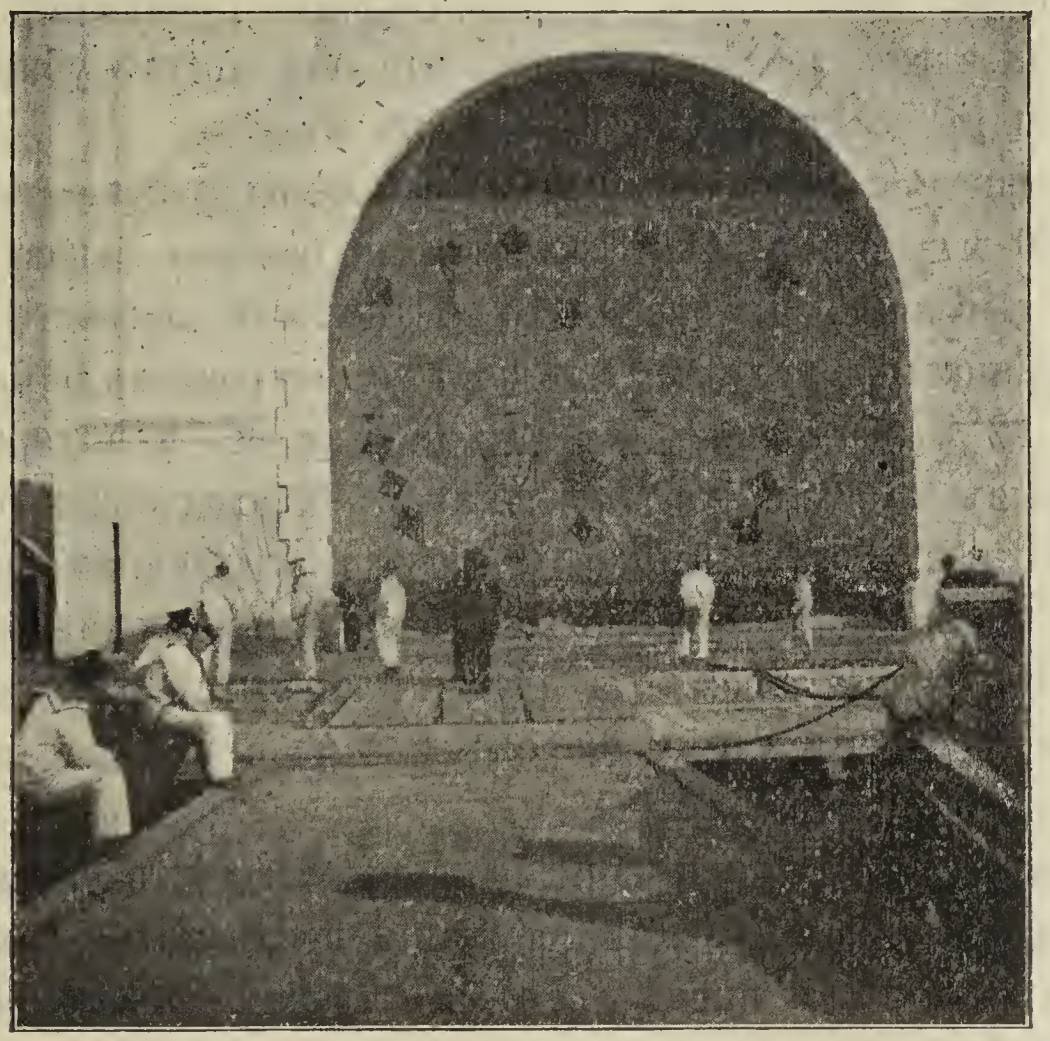
На шарѣ, подобно какъ и на судахъ, всегда подымается національный флагъ, а на свободныхъ шарахъ, кромѣ того, и вымпелъ.

Кромѣ всего вышеперечисленнаго, шары снабжаются въ зависимости отъ цѣли подъема

или полета, метеорологическими и оптическими инструментами, фотографическими аппаратами, картами, журналомъ полета и пр.

Помимо описанныхъ здѣсь шаровъ, во флотѣ примѣняются еще пробные шары въ $^3/_4$ куб. м. объемомъ, сдѣланные изъ тонкой пролакированной бумаги, употребляемые для опредѣленія воздушныхъ теченій передъ полетомъ.

Къ инвентарю шарового имущества еще относятся вентиляторы для поддуванія шаровъ воздухомъ, подстилочные и укупорочные брезенты, баластные мѣшки, парусинные заборы для защиты шара отъ вѣтра, шланги для газопровода и пр.



Фиг. 12.—Шаровой сарай. Вглубинѣ, внизу сарая стелажи для храненія сложныхъ оболочекъ. На задней стѣнѣ висятъ подвѣски, змѣи для устройства леернаго сообщенія и знаки для производства съ шаровъ отдаленныхъ сигналовъ.

Змѣи официальныхъ правъ гражданства во Франціи не имѣютъ. Впрочемъ, настоящій командиръ Тулонскаго воздухоплавательнаго парка, лейтенантъ Ферри, дѣлалъ опыты примѣненія змѣевъ для устройства леернаго сообщенія между судами

и берегомъ и для безпроволочнаго телеграфированія. Но опыты эти пока еще не привели ни къ какимъ положительнымъ результатамъ. Для подъема же людей змѣи совершенно не примѣняются. По поводу этого французы говорятъ, что они слишкомъ цѣнятъ своихъ людей, чтобы рисковать подымать ихъ на такихъ мало заслуживающихъ довѣрія приборахъ, какъ змѣи. И, кромѣ того, аэростатика во Франціи развита такъ сильно и ея техника настолько усовершенствована, что имъ нѣтъ никакой надобности дѣлать шагъ назадъ, переходя отъ шаровъ къ змѣямъ.

Для подъема и уборки привязного шара примѣняются паровыя лебедки со спеціальнымъ приводомъ, позволяющимъ равномѣрно наматывать и разматывать привязной канатъ. Быстрота этихъ лебедокъ такова, что они могутъ убирать поднятый шаръ со скоростью 200 м. въ мин.

Привязные канаты употребляются металлическіе, стальные въ 1 000 м. длиною. Они дѣлаются по особому заказу и отличаются высокимъ качествомъ своей гибкости, легкости и прочности. Канаты, служащіе для подъема шаровъ въ 540 куб. м., вѣсятъ $12^1/_2$ к.-гр. при діаметрѣ въ 5 м.-м. и выдерживаютъ на разрывъ 2 000 к.-гр. Сердечникомъ у этихъ канатовъ служитъ мѣдная, изолированная проволока, уложенная спиралью, что уничтожаетъ возможность ея разрывапри вытягиваніи каната. Эта мѣдная проволока служитъ проводникомъ для телефоннаго сообщенія между шаромъ и землей при наблюденіяхъ съ привязного шара.

Военные привязные и морскіе шары во всѣхъ случаяхъ наполняются водородомъ. Для добыванія послѣдняго, какъ было сказано выше, при паркѣ имѣется газовый заводъ. Газъ на немъ фабрикуется химическимъ газодобывательнымъ аппаратомъ системы Ренаръ при взаимодѣйствіи сѣрной кислоты и

ка или желѣза; работа съ цинкомъ предпочитается, такъ какъ газъ получается, хотя и нѣсколько дороже, но зато чище и обладаетъ большею подъемною силой.

Желѣзо для работы съ газодобывательнымъ аппаратомъ употребляется въ видѣ мелкихъ чистыхъ стружекъ. Цинкъ же въ паркъ отпускается во всякомъ видѣ (ломъ, обрѣзки, шлаки

и пр.); въ паркѣ его плавятъ въ спеціальной печи и затѣмъ дробятъ передъ употребленіемъ.

Сѣрная кислота примѣняется крѣпостью въ 66° по Боме, при чемъ она должна быть по возможности совершенно очищена отъ мышьяка; процентное содержаніе послѣдняго не должно превышать 0,09%. Кислота хранится частью въ бутыляхъ, а частью въ большихъ цилиндрическихъ желѣзныхъ систернахъ внутри выложенныхъ свинцомъ, изъ которыхъ, при посредствѣ сжатаго воздуха, гонится въ аппаратъ.

Вода для добыванія газа употребляется исключительно морская (удѣльный вѣсъ воды Средиземнаго моря 1,026 и плотность 5° по Боме).

Полученный газъ очищается и охлаждается помощью промывки, послѣ чего гонится по трубамъ проложеннымъ подъ землей или въ шаровой сарай, непосредственно въ шаръ, или же въ желѣзный телескопическій газометръ, откуда онъ принимается компрессоромъ и сжимается въ трубы.

Средняя подъемная сила 1 куб. м. добытаго такимъ образомъ водорода равна 1,11 к.-гр. Стоимость же 1 куб. м. газа при работѣ съ цинкомъ—2½—3 фр. и при работѣ съ желѣзомъ—1—1¼ фр.

Воздухоплавательный паркъ всегда имѣетъ большіе запасы водорода, сжатаго въ трубы. Трубы эти дѣлаются изъ стали, при чемъ при ихъ выдѣлкѣ обращается особенное вниманіе на прочность и эластичность металла. Трубы имѣютъ видъ длинныхъ цилиндровъ съ сферическими концами, со стѣнками толщиною въ 9 м.-м.; съ одного конца онѣ имѣютъ запирающій ихъ кранъ настолько герметичный, что объ утечкѣ газа не можетъ быть и рѣчи.

Во флотѣ примѣняются 2 вида этихъ трубъ:—

1) Большія трубы, для нуждъ школы и берегового парка; ихъ данныя слѣдующія:—

Длина	3 м.
Наружный діаметръ	220 м.-м.
Вѣсъ	125½ к.-гр.
Емкость	93,5 литра.
Вмѣстимость газа подъ давленіемъ 135 к.-гр. на 1 кв. с.-м. .	8,75 куб. м.

Трубы эти хранятся въ складѣ и съ мѣста не трогаются. Такихъ трубъ въ паркѣ имѣется 94 штуки съ общею вмѣстимостью газа 822,5 куб. м.

2) Малыя трубы для нуждъ эскадренныхъ воздухоплавательныхъ отдѣленій; ихъ данныя слѣдующія: —

Длина	135 с.-м.
Наружный діаметръ	220 м.-м.
Вѣсъ	62 к.-гр.
Емкость	45 литровъ.
Вмѣстимость газа подъ давленіемъ 135 к.-гр. на 1 кв. с.-м. .	4,5 куб. м.

Малыя трубы обыкновенно хранятся при паркѣ въ томъ же складѣ, гдѣ и большія, но для береговыхъ надобностей не употребляются, а примѣняются лишь на судахъ, куда вмѣстѣ съ отдѣленіемъ передаются по первому требованію. Такихъ трубъ паркъ имѣетъ 165 штукъ съ запасомъ водорода въ 742,5 куб. м. Такъ какъ эти трубы подвергаются часто перевозкѣ, то, для смягченія толчковъ и ударовъ, онѣ обмотаны толстыми соломенными жгутами.

Подвергаясь рабочему давленію въ 130—135 к.-гр. на 1 кв. с.-м., трубы разъ въ 3 года пробуются давленіемъ масломъ до 340 к.-гр. Случаевъ разрыва трубъ во Франціи никогда не бывало.

Насколько эти трубы герметичны, видно изъ того, что французы ихъ брали съ собою въ Тонкинскую и Китайскую экспедиціи; перевозку трубы выдержали превосходно, и тѣ изъ нихъ, которыя вернулись назадъ неизрасходованными, не потеряли ни одного куб. с.-м. газа. Все это говоритъ за ихъ полную безопасность.

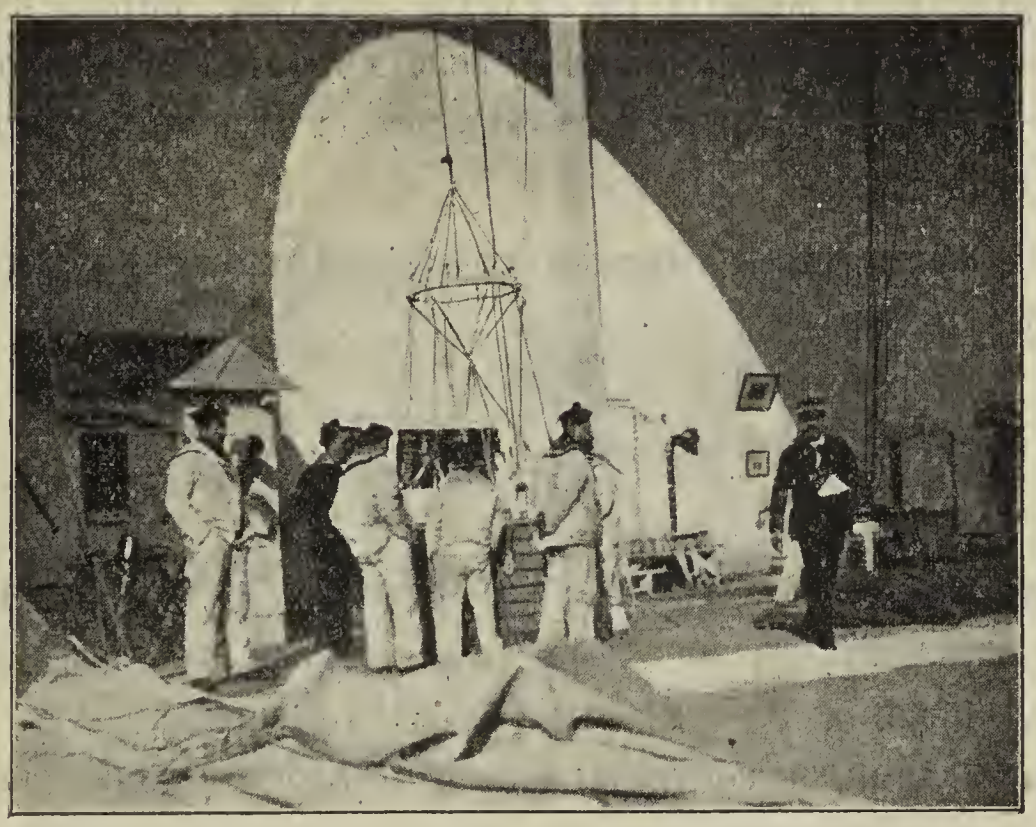
Водородъ, добытый химическимъ способомъ, имѣетъ всегда непріятный чесночный запахъ, вслѣдствіе присутствія въ немъ незначительнаго количества мышьяковистыхъ и сѣрнистыхъ соединеній. Хранящійся же водородъ въ трубахъ этотъ запахъ теряетъ вслѣдствіе того, что сѣра и мышьякъ соединяются со сталью, благодаря чему газъ самъ собой очищается.

Трубы въ паркѣ должны храниться всегда наполненными, и произведенный изъ нихъ расходъ газа немедленно долженъ пополняться.

Наполненіе шара изъ трубъ представляетъ собою въ высшей степени быстрый и эффектный маневръ, который заключается въ слѣдующемъ:—

1) Трубы соединяются группами по 10 штукъ.

2) Каждая группа трубъ присоединяется къ коллектору при помощи мѣдныхъ тянутыхъ трубокъ на гайкахъ. Коллекторъ представляетъ собою трубу, тянутую изъ стали,



Фиг. 13.—Внутренность шарового сарая. Вдали, на стѣнѣ виденъ коллекторъ.

или чаще изъ красной мѣди, запаянную съ одного конца, а съ другого оканчивающуюся раструбомъ діаметромъ въ 22 с.-м.; по производящей коллектора имѣется 10 небольшихъ патрубковъ, къ которымъ привинчиваются соединительныя съ трубами трубки.

3) Къ тройнику, сдѣланному изъ шелковой матеріи, при посредствѣ цинковыхъ патрубковъ, присоединяются 3 шелковые шланга: два идутъ къ коллекторамъ, а одинъ къ шару.

4) Открываются краны у трубъ и газъ идетъ черезъ коллекторъ, тройникъ и шланги въ шаръ.

Маневръ наполненія шара въ 540 куб. м. изъ морскихъ трубъ занимаетъ всего 20 минутъ. У военныхъ же воздухоплавателей, гдѣ трубы помѣщены на телѣжкахъ уже собранные съ коллекторами, наполненіе продолжается отъ 5 до 10 минутъ, а форсированное наполненіе $2^1/_2$ минуты.

Наполненіе шара изъ трубъ требуетъ нѣкотораго вниманія и наблюденія за шлангомъ, по которому отводится газъ въ шаръ. Шлангъ этотъ рекомендуется имѣть слегка влажнымъ, во избѣжаніе его электролизаціи, могущей произойти отъ сильнаго тренія частицъ газа о сухія стѣнки шланга.

Для функціонированія на судахъ эскадры, паркъ выдѣляетъ изъ своего состава эскадренное воздухоплавательное отдѣленіе, личный составъ котораго состоитъ изъ слѣдующихъ лицъ, окончившихъ школу:—

1 офицеръ (въ мирное время обыкновенно самъ командиръ парка),
1 второй мэтръ,
5 квартирмейстеровъ и
6 матросовъ.

Являясь на судно, эти лица поступаютъ въ подчиненіе адмирала, командующаго эскадрой. Въ судовыя расписанія они не входятъ, неся исключительно воздухоплавательную службу. Такъ какъ личный составъ эскадреннаго отдѣленія недостаточенъ для маневрированій съ шаромъ, то онъ, въ размѣрѣ дѣйствительной надобности, пополняется изъ числа судовой команды; воздухоплаватели же являются только техниками и инструкторами.

Имущество такого отдѣленія состоитъ изъ:—

2 шаровъ съ полнымъ вооруженіемъ,
1 паровой лебедки,
1 комплекта трубъ съ запасомъ газа на одно полное наполненіе (объемъ газа, равный полуторному объему шара), и
вспомогательныхъ принадлежностей, какъ брезенты, шланги, баластные мѣшки, инструменты и пр. необходимое для работъ.

Такое отдѣленіе, получивъ приказаніе явиться на судно, должно быть готово въ двухчасовой срокъ. Имущество перевозится на имѣемыхъ въ распоряженіи парка баркасахъ, при чемъ погрузка трубъ производится двумя людьми въ-ручную.

Если позволяютъ время и условія погоды и работа воздухоплавателямъ предстоитъ продолжительная, то, чтобы имѣть лишній запасъ газа, шаръ передается изъ парка на судно въ наполненномъ видѣ, помимо того запаса газа, который берется съ собою въ трубахъ. Это позволяетъ работать или вдвое большій срокъ, или же одновременно двумя шарами.

Эскадренное отдѣленіе можетъ быть помѣщено на любое судно, способное принять къ себѣ на палубу наполненный шаръ, и тогда это судно, на время нахожденія на немъ шара, дѣлается для эскадры воздухоплавательнымъ развѣдчикомъ. Но

Фиг. 14.—Крейсеръ, буксирующій шаръ въ открытомъ морѣ.

для удобства какъ самой эскадры, такъ и воздухоплавателей имѣются спеціально назначенные и приспособленные для воздухоплавательной службы крейсеры.

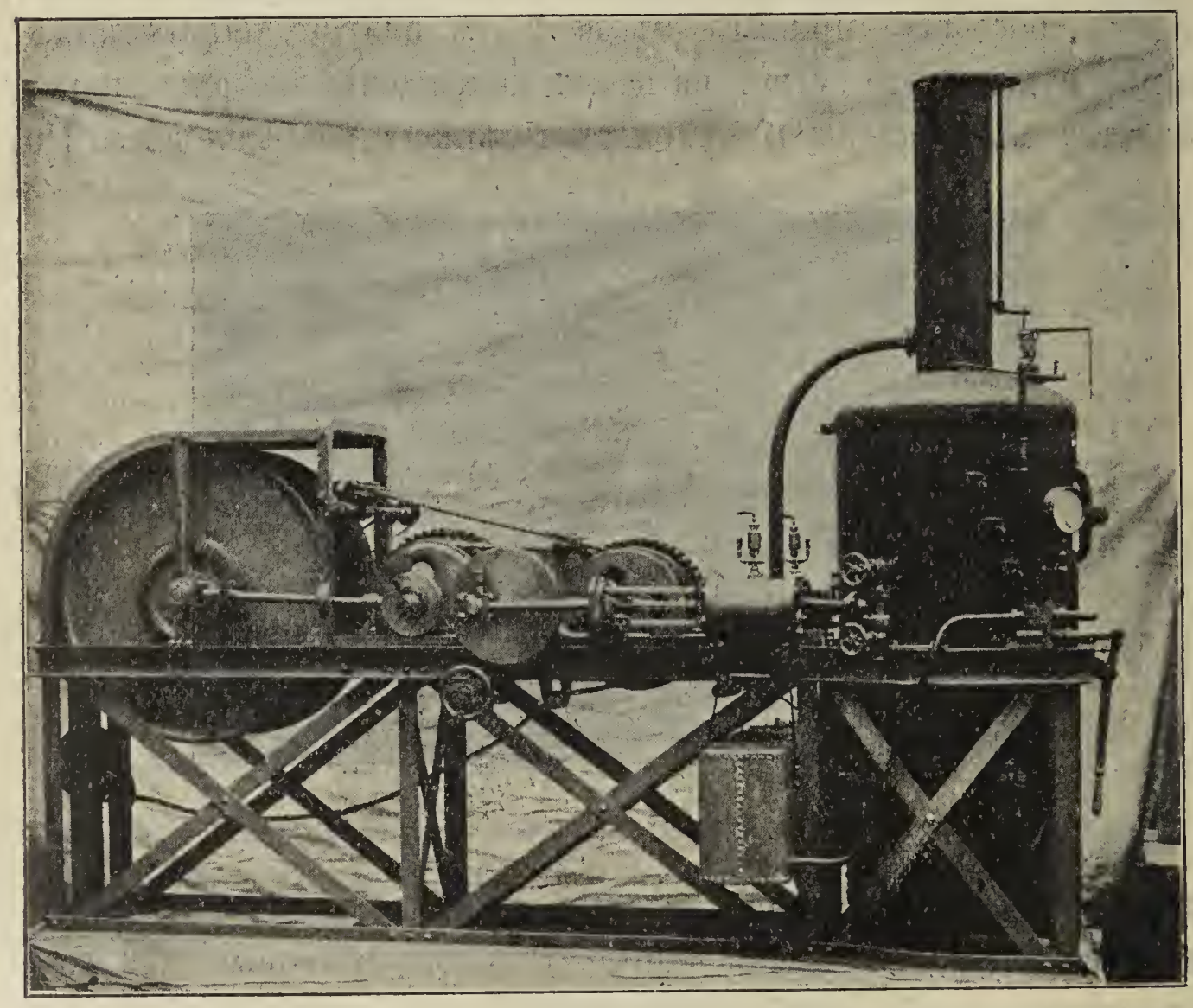
Для Средиземнаго моря такимъ воздухоплавательнымъ развѣдчикомъ является крейсеръ I класса *Foudre*.

Foudre имѣетъ на ютѣ достаточно свободнаго мѣста, чтобы помѣстить у себя на палубѣ наполненный шаръ, хранить его въ такомъ состояніи на переходахъ и производить съ нимъ всевозможные маневры. Установленный на немъ шаръ хорошо защищенъ отъ вѣтра спереди—мостикомъ и приспособленіями,

служащими для подъема миноносцевъ, а сбоку и сзади—высокими тентовыми полками. Защита эта настолько надежная, что установленный на палубѣ шаръ совершенно свободно можетъ выдержать въ морѣ даже штормъ, не боясь быть снесеннымъ или поврежденнымъ.

Чтобы защитить шаръ отъ возможности попаданія на него искръ изъ дымовыхъ трубъ, на коронкахъ послѣднихъ устроены металлическія сѣтки, разбивающія искры.

На лѣвыхъ шканцахъ крейсера въ неподвижной рамѣ установлена паровая лебедка, системы Шале-Медонъ для подтяги-



Фиг. 15.—Судовая паровая лебедка.

ванія привязного шара. Паръ эта лебедка получаетъ отъ судовыхъ котловъ. Металлическій канатъ, навитый на барабанъ лебедки, отводится на ютъ, гдѣ проводится черезъ особаго устройства универсальный блокъ, вдѣланный въ палубу близъ гакаборта.

Особаго помѣщенія для храненія шарового имущества на крейсерѣ не имѣется; оно каждый разъ помѣщается по указа-

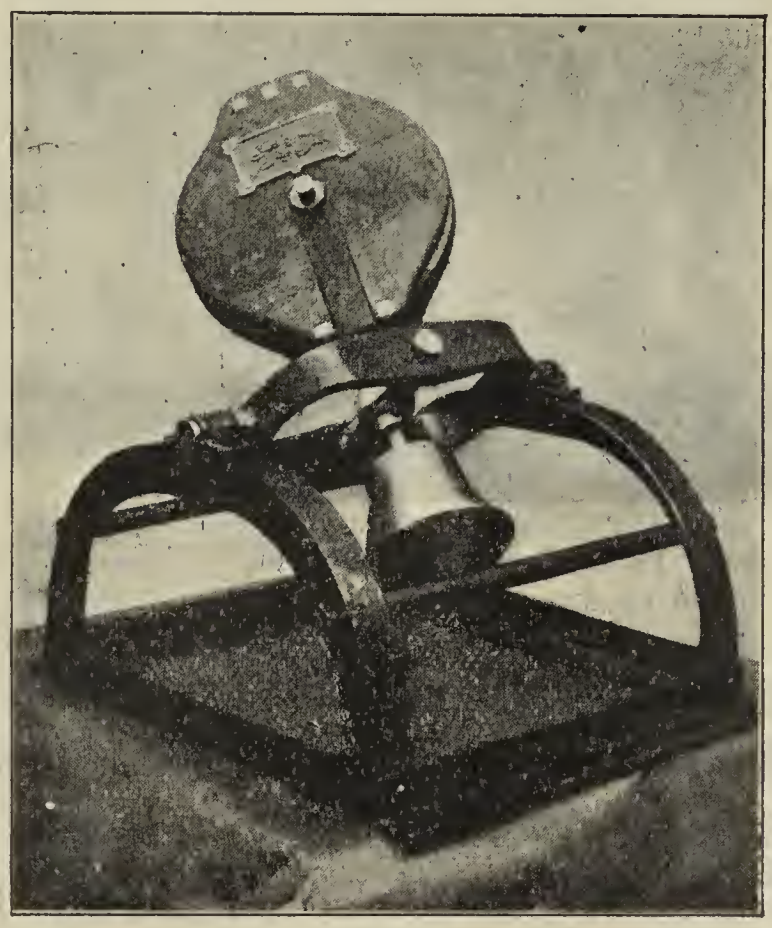
нію судового начальства, но условія для этого помѣщенія слѣдующія:—

1) достаточное мѣсто для правильнаго техническаго храненія оболочекъ,

2) хорошая вентиляція,

3) температура не ниже +5° и не выше +30° по стоградусному термометру.

Трубы со сжатымъ водородомъ укладываются обыкновенно въ мирное время на верхней палубѣ на шкафутѣ поперекъ судна и отъ вліянія солнечныхъ лучей покрываются брезентами, которые рекомендуется смачивать водой. Въ военное же время трубы помѣщаются внизу, при чемъ помѣщеніе для ихъ храненія должно удовлетворять слѣдующимъ условіямъ:—



Фиг. 16.—Универсальный палубный блокъ.

1) находиться подъ броневою палубой,

2) температура въ немъ должна быть по возможности +15° и не выше +30°,

3) помѣщеніе по возможности должно быть изолировано отъ другихъ частей крейсера,

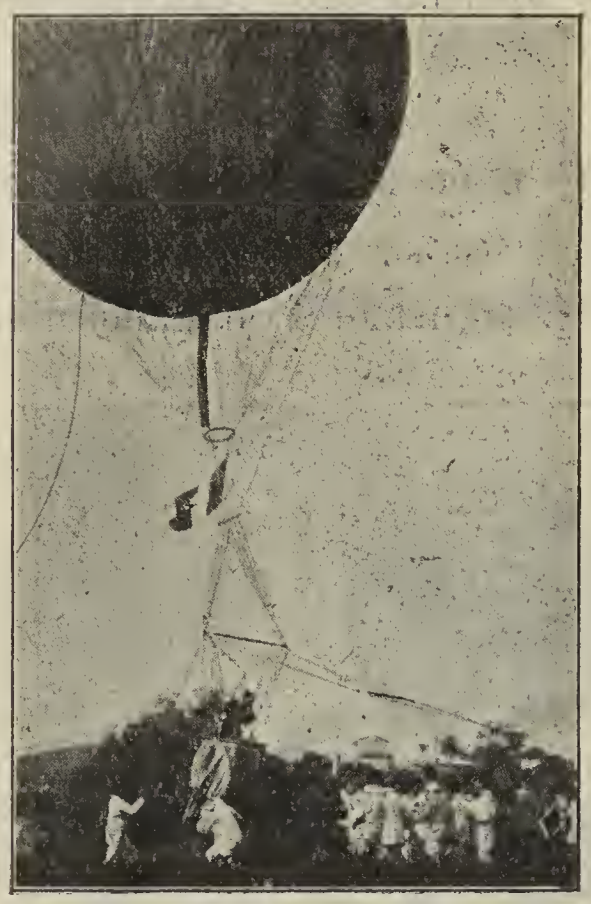
4) должно имѣть хорошую вытяжную вентиляцію,

5) освѣщеніе въ немъ должно быть электрическое, и

6) должно быть полное отсутствіе огня.

Давъ понятія объ организаціи парка въ Лагубранѣ и эскадреннаго воздухоплавательнаго отдѣленія, я теперь перейду на дѣятельность морскихъ воздухоплавателей.

Какъ было сказано выше, дѣятельность парка продолжается круглый годъ и подраздѣляется на береговую и морскую.



Фиг. 17.—Маневрированіе на землѣ съ привязнымъ шаромъ.

Береговая его дѣятельность обнимаетъ главнымъ образомъ слѣдующія цѣли:—

1) подготовка личнаго состава воздухоплавателей для флота;

2) содержаніе парка въ постоянной полной готовности для дѣятельности, какъ на берегу, такъ и на судахъ эскадръ;

3) практическія работы и занятія по воздухоплаванію;

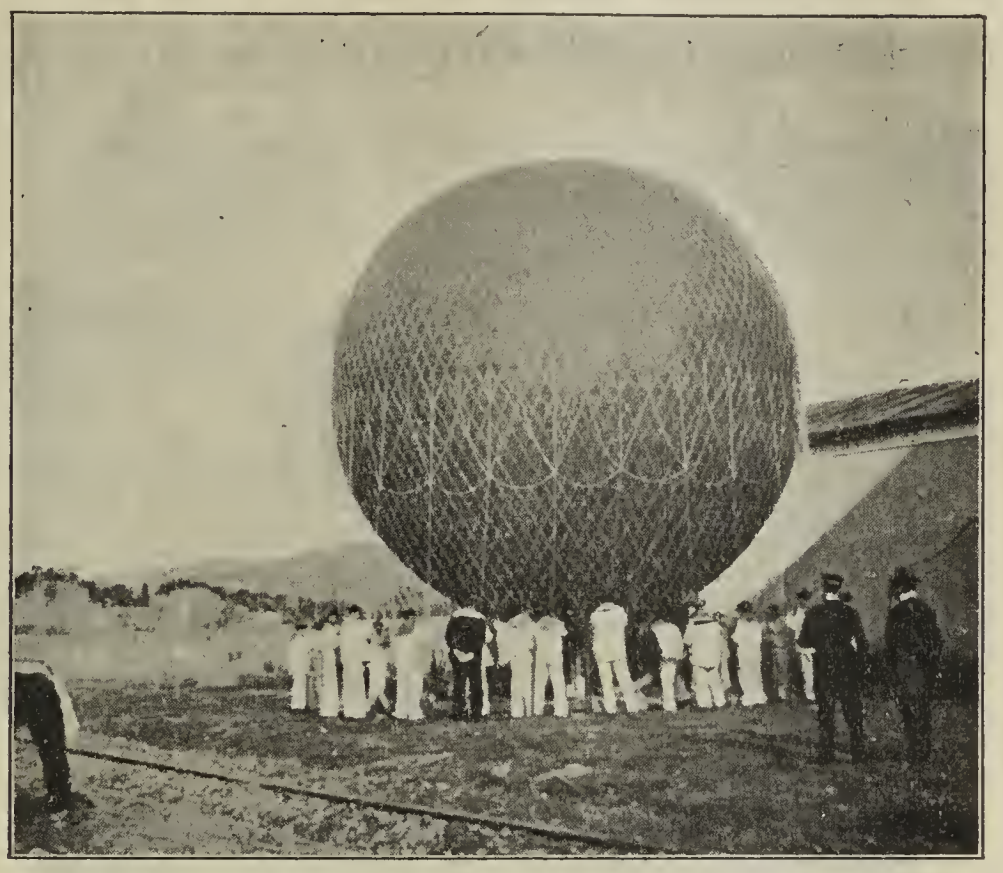
4) производство всевозможныхъ опытовъ по усмотрѣнію командира парка, или по указанію высшаго начальства.

Въ военное время на береговой паркъ возлагается еще

5) обслуживанье своего порта, стоящаго въ немъ флота и защищающей ихъ крѣпости, предупреждая ихъ о всѣхъ движеніяхъ непріятельскихъ судовъ въ морѣ, корректированіе стрѣльбы, поддержка на шарахъ сообщенія съ внѣшнимъ міромъ на случай полнаго обложенія и пр.

Исключая работъ экстраординарныхъ, не входящихъ въ обычную программу ежегодной дѣятельности парка, послѣдній имѣетъ въ своемъ распоряженіи 12 полныхъ наполненій шара въ годъ, изъ которыхъ 4 наполненія полагаются для чисто учебныхъ цѣлей, по 2 наполненія на каждый учебный семестръ и 8 наполненій для практическихъ и маневрныхъ работъ эскадреннаго отдѣленія. Такъ какъ во Франціи, благодаря высокому качеству аэростатическаго лака и пополненію расхода газа чистымъ водородомъ изъ трубъ, шары съ одного наполненія служатъ отъ 2 до 4 недѣль, то при тѣхъ 12 на-

полненіяхъ въ годъ, которыя паркъ имѣетъ въ своемъ распоряженіи, шаръ почти всегда бываетъ наполненъ.



Фиг. 18.—Наполненіе шара изъ трубъ съ сжатымъ водородомъ.

Всѣ мелкіе дефекты по шаровому имуществу исправляются средствами парка; болѣе же крупные дефекты, какъ замѣна старыхъ оболочекъ, сѣтей, корзинъ и пр. новыми, производится военнымъ воздухоплавательнымъ паркомъ въ Шале-Медонъ. Дефекты же по машинной части и другому хозяйству исправляются въ Тулонскомъ портѣ. Портъ также доставляетъ парку матеріалы для фабрикаціи водорода. Кромѣ того, въ распоряженіе командира парка отпускается ежегодно 3 000 фр. на покрытіе расходовъ по совершенію свободныхъ полетовъ и на канцелярскіе расходы.

Программа учебныхъ занятій съ учениками-воздухоплавателями приблизительно заключается въ слѣдующемъ: —

1) обращеніе съ воздухоплавательнымъ имуществомъ, согласно имѣемыхъ инструкцій;

2) добываніе водорода и сжиманіе его въ трубѣ;

3) наполненіе шара, его вооруженіе и разоруженіе и вообще обращеніе съ наполненнымъ шаромъ;

4) разныя маневрированья съ шаромъ и производство привязныхъ подъемовъ на сушѣ и на судахъ;

5) передвиженіе парка по сушѣ и на рейдѣ;

6) свободные полеты на сушу и въ море;

Фиг. 19.—Приготовленіе къ подъему привязного шара.

7) уборка шара на большихъ и мелкихъ судахъ и пріемъ шара спустившагося въ воду;

8) производство наблюденій съ шаровъ и сигнализація.

Всѣ эти занятія ведутся непрерывно на берегу и при всякой возможности на судахъ эскадры.

Такъ какъ назначеніе французскаго морского воздухоплаванія носитъ исключительно оборонительный характеръ, принимая активный характеръ только въ исключительныхъ случаяхъ, на короткое время и въ небольшомъ районѣ дѣйствія, то поэтому ни одна изъ эскадръ Средиземнаго моря и не бываетъ укомплектована постояннымъ паркомъ, а принимаетъ къ себѣ шары только на время маневровъ, или для практики воздухоплавателей, или же для производства какихъ-нибудь опытовъ.

Главная преслѣдуемая воздухоплаваніемъ цѣль, это—расширеніе горизонта эскадры или крѣпости для наблюденія за не-

пріятельскимъ флотомъ, или берегами. Наблюденія производятся преимущественно съ привязныхъ шаровъ подымаемыхъ

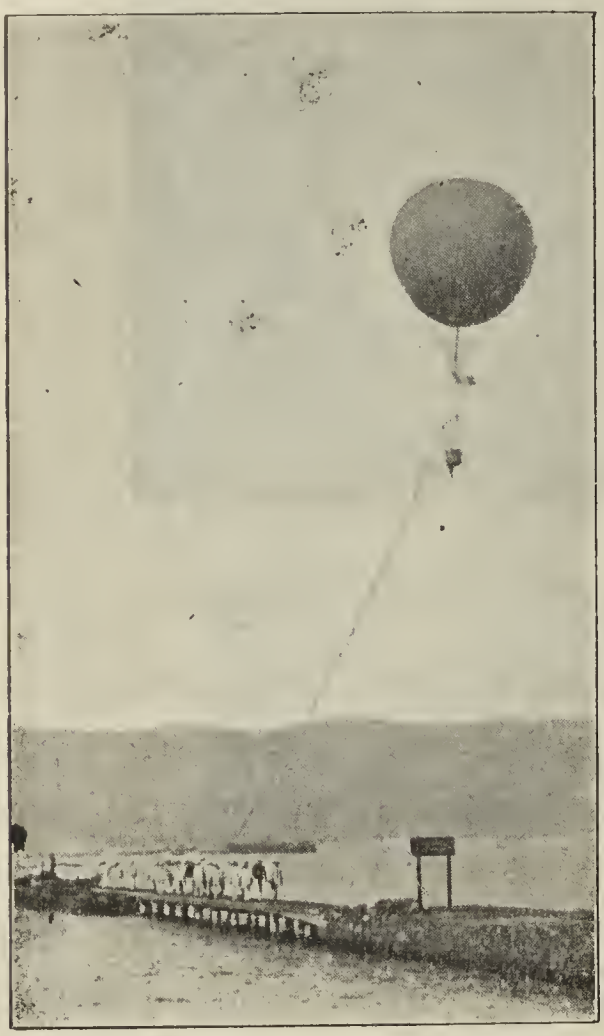
Фиг. 20.—Морскіе воздухоплаватели на палубѣ крейсера.

до 1 000 м., при чемъ съ этой высоты при прозрачномъ воздухѣ горизонтъ для наблюденій открывается радіусомъ свыше 100 к.-м. Свои наблюденія воздухоплаватель передаетъ внизъ по телефону, если наблюденія касаются цѣлой эскадры, то они объявляются сигналомъ съ судна буксирующаго шаръ или же непосредственно съ шара. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ наблюденія производятся и со свободныхъ шаровъ, тогда наблюденія передаются сигналами. Для оріентировки воздухоплаватель всегда имѣетъ карту, по которой онъ и опредѣляетъ положеніе не только береговыхъ предметовъ, но и находящихся въ морѣ судовъ. Разстояніе до береговыхъ предметовъ опредѣляется обыкновенно по картѣ, а для опредѣленія разстоянія до судовъ, находящихся въ открытомъ морѣ, прибѣгаютъ часто къ помощи дальномѣровъ, если качка на шарѣ позволяетъ обращеніе съ этими приборами; въ большинствѣ же случаевъ разстоянія, курсы и скорости приходится опредѣлять на глазъ, почему для полученія точныхъ наблюденій необходимо имѣть опытнаго наблюдателя, вырабатываемаго въ мирное время частою практикой.

Наблюденія съ привязныхъ шаровъ производятся не однимъ только командиромъ парка, а также мэтрами и квартирмей-

стерами воздухоплавательной команды. Рядовые же къ этому дѣлу приспосабливаются только болѣе способные и лучшаго поведенія, какъ бы въ награду.

Всевозможныхъ опытовъ полезнаго примѣненія шаровъ во флотѣ во Франціи было произведено очень много. Какъ на



Фиг. 21.—Перенось наполненнаго шара для передачи изъ парка на эскадру.

Фиг. 22.—Походное движеніе съ шаромъ по сушѣ.

наиболѣе интересные достигнутые результаты, надо указать слѣдующее: —

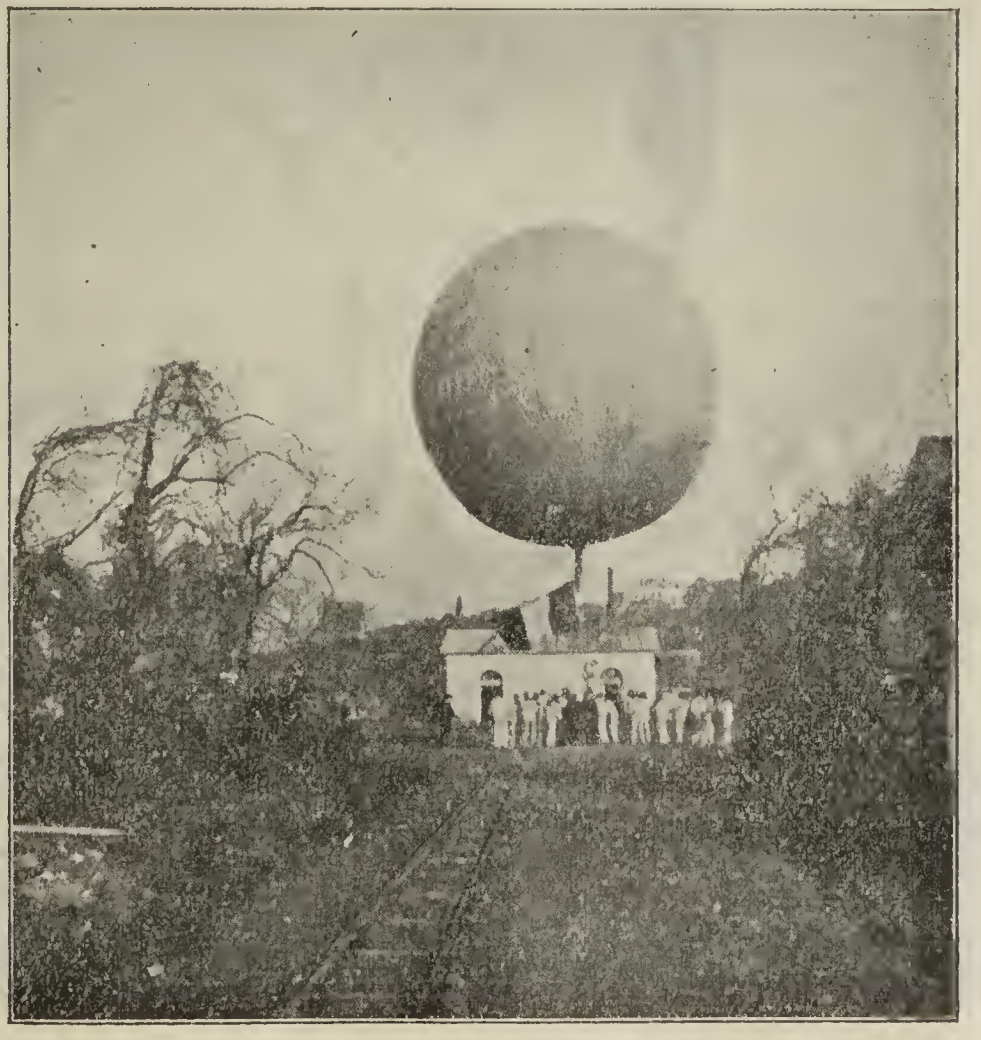
1) Было произведено очень много опытовъ по опредѣленію разстоянія, съ котораго открывается и теряется поднятый на суднѣ шаръ. По этому вопросу общее заключеніе выведено такое, что невозможно открыть привязной шаръ раньше, чѣмъ будетъ открыто буксирующее его судно. Точно такъ же не удавалось продолжать наблюдать шаръ послѣ того, какъ откроется судно; послѣднее большею частью скрывается послѣ того, какъ будетъ потерянъ изъ виду шаръ.

2) Открытіе минныхъ заграждeній съ шаровъ является вопросомъ очень труднымъ и совершенно случайнымъ, въ осо-

бенности, если мины окрашены въ темный цвѣтъ; зато мины Уайтхеда видны очень ясно и съ большихъ разстояній.

3) Относительно открытія подводныхъ лодокъ мнѣнія раздѣляются: одни говорятъ, что подводную лодку съ шара можно открыть лишь на небольшомъ разстояніи, а другіе утверждаютъ, что подводной лодкѣ нѣтъ возможности укрыться отъ взора поднятаго на шарѣ наблюдателя. Вопросъ этотъ видимо еще требуетъ тщательной провѣрки и изученія, тѣмъ болѣе, что онъ является весьма важнымъ при современной техникѣ военно-морского искусства.

4) Неуязвимость морскихъ шаровъ отъ непріятельскихъ выстрѣловъ считается безусловной при высотѣ шара въ 500 м. и удаленіи отъ линіи огня на 3 000 м. На болѣе же близкомъ разстояніи шаръ можетъ быть разстрѣлянъ. Разстрѣлять шаръ возможно только шрапнельнымъ огнемъ; для гранатъ



Фиг. 23.—Приготовленіе шара къ свободному полету.

шаръ, какъ высокая и подвижная цѣль, совершенно недоступенъ, а если въ него и попадетъ случайно граната, то она

большого вреда принести ему не можетъ; ружейныя же пули для шара совершенно безопасны: нужно не менѣе 60—70 ружейныхъ пуль только для того, чтобы заставить шаръ плавно спуститься.

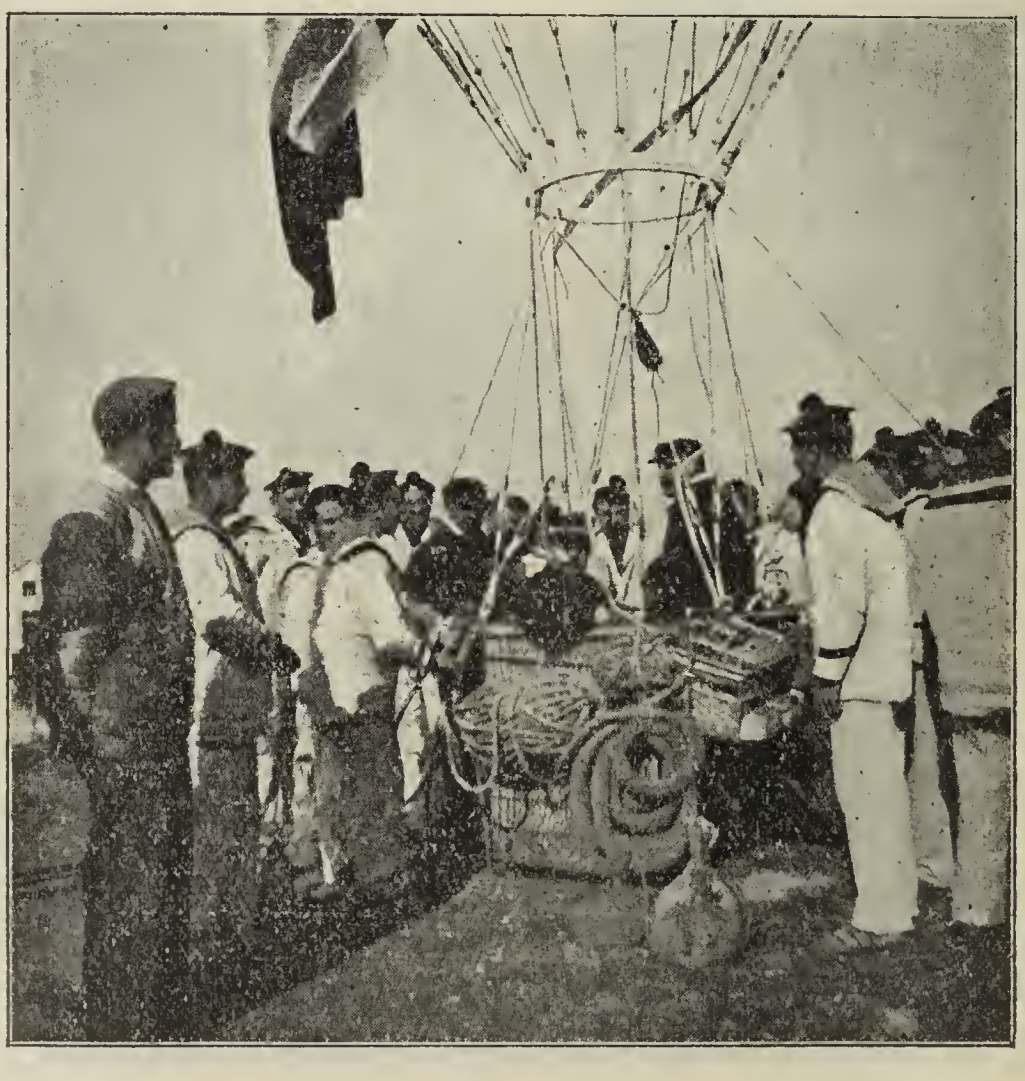
По окончаніи практическихъ работъ съ привязнымъ шаромъ, отработавшій газъ не выпускается въ атмосферу, а на немъ совершается свободный полетъ.

Свободнымъ шаромъ должны умѣть управлять всѣ воздухоплавательные офицеры и мэтры; квартирмейстеры же въ свободный полетъ берутся только въ видѣ награды.

Цѣль свободныхъ полетовъ слѣдующая:—

1) выработка хорошихъ и смѣлыхъ воздухоплавателей,

2) практика управленія шаромъ въ атмосферѣ и умѣнія выбирать и пользоваться благопріятными воздушными теченіями,



Фиг. 24.—Лейтенантъ Ферри съ первымъ мэтромъ въ корзинѣ шара, готоваго къ свободному полету.

3) практика спуска при различныхъ условіяхъ на сушу и въ море,

4) практика управленія направленіемъ полета шара надъ моремъ съ девіаторомъ Эрве,

5) рекогносцировка береговъ,

6) практика уборки шара въ морѣ при различныхъ условіяхъ.

Послѣ гибели лейтенанта Бодикъ, о которой говорилось въ началѣ этой главы, полеты въ открытое море разрѣшается производить при вѣтрѣ не превышающемъ скорости 5 м. въ сек. Каждый разъ, когда предпринимается свободный полетъ, то предварительно въ море, въ распоряженіе воздухоплавателя, высылается не менѣе двухъ конвоировъ, въ видѣ быстроходныхъ крейсеровъ, или же 20-узл. миноносцевъ. На ихъ обязанности все время слѣдить за шаромъ, держась къ нему возможно ближе, и, въ случаѣ спуска на море, оказать шару необходимую помощь для отбуксировки къ берегу, или для его полной уборки.

Способъ уборки шара въ морѣ представляется на столько интереснымъ, что на немъ стоитъ остановиться. Спускаться

Фиг. 25 —Выпускъ газа изъ шара черезъ верхній клапанъ на палубѣ крейсера

въ море воздухоплаватель долженъ такъ, чтобы отнюдь не касаться корзиной воды, а остановить шаръ на нѣкоторой высотѣ надъ моремъ, ставъ на гайдропъ. Если вѣтеръ настолько свѣжъ, что гонитъ шаръ съ такою быстротой, что конвоиру

трудно поймать его за гайдропъ, то тогда съ шара отдается якорь-конусъ, который, наполнившись водой, уменьшаетъ скорость поступательнаго движенія шара на $^1/_5$; если этого недостаточно, то можно, если имѣется, стать на гусекъ изъ конусовъ. Конвоиръ, приблизившись къ шару, ловитъ его за гайдропъ, который закрѣпляетъ у себя на палубѣ, переводя такимъ образомъ шаръ изъ свободнаго въ привязной. Если конвоиръ настолько малъ, что не въ состояніи установить наполненнаго шара у себя на палубѣ, какъ напр. миноносецъ, то онъ, или отбуксировываетъ шаръ къ берегу, или же убираетъ его у себя на палубѣ. Послѣднее производится слѣдующимъ образомъ: ставъ противъ вѣтра, или въ полвѣтра, на миноносцѣ подтягиваютъ шаръ къ палубѣ; какъ только корзина шара коснется палубы миноносца, воздухоплаватель, выбравъ удобный моментъ, отрываетъ полотнище разрывного приспособленія, газъ мгновенно освобождается изъ открытой оболочки и послѣдняя, какъ тряпка, падаетъ на палубу миноносца; командѣ остается только ее ловко подхватить, чтобы не дать

Фиг 26.—Подъемъ свободнаго шара.

ей упасть въ воду. Маневръ этотъ въ высшей степени быстрый и красивый и совершенно безопасный.

При совершеніи свободныхъ полетовъ управляющему шаромъ вмѣняется въ обязанность, если тому не мѣшаютъ цѣль полета и условія погоды и мѣстности, продержаться въ воздухѣ возможно дольше, использовавъ для того всѣ имѣемыя средства. Ровность барограммы полета и продолжительность послѣдняго свидѣтельствуютъ объ умѣніи воздухоплавателя управлять шаромъ.

Рука объ руку съ воздухоплаваніемъ идетъ и голубиная почта. Своихъ спеціальныхъ голубятенъ морское министерство не

Фиг. 27.—Снимокъ со свободнаго шара

имѣетъ, но зато оно имѣетъ своихъ почтовыхъ голубей, которые содержатся и воспитываются въ голубятняхъ приморской обороны, находящихся въ вѣдѣніи инженерныхъ войскъ. Морскіе голуби дрессируются, какъ по направленію, такъ и по площадямъ, при чемъ воздухоплаватели берутъ ихъ всегда при совершеніи свободныхъ полетовъ, давая знать, при посредствѣ почтовыхъ голубей, обо всѣхъ случаяхъ сопровождающихъ свободный полетъ и спускъ шара.

Таково настоящее положеніе и дѣятельность Тулонскаго морского воздухоплавательнаго парка въ Лагубранѣ.

Лейтенантъ **М. Н. Большевъ**.

(Продолженіе слѣдуетъ).

О ПРИМѢНЕНІИ ОБЩЕЙ БАЛИСТИЧЕСКОЙ ДІАГРАММЫ КЪ РѢШЕНІЮ ЗАДАЧЪ СТРѢЛЬБЫ.

Въ артиллерійскомъ дѣлѣ, какъ и во всякомъ другомъ, понятіе объ успѣхѣ и расчетъ объ экономіи должны быть неразрывны. Задачу стрѣльбы только тогда можно считать хорошо выполненною, когда противнику не только нанесено извѣстное пораженіе, но и когда этотъ результатъ достигнутъ при наименьшей тратѣ снарядовъ: по отношенію числа снарядовъ оказавшихъ свое дѣйствіе къ числу всѣхъ выпущенныхъ, можно судить о томъ, насколько ихъ попаданіе было случайное или же подготовлялось систематически.

Для обезпеченія же наибольшаго попаданія снарядовъ, стрѣльбу на морѣ должно производить по заранѣе составленному плану, при чемъ возможны два случая: 1) стрѣльба производится между судами, и 2) судовой огонь направленъ противъ береговыхъ предметовъ.

Первый изъ двухъ случаевъ представляетъ собою самый обыкновенный родъ морской стрѣльбы, т. е. именно тотъ видъ ея, къ которому судовые артиллеристы наиболѣе привычны.

Одного этого обстоятельства вполнѣ достаточно, чтобы указать на то, что въ этомъ случаѣ составленіе предварительнаго плана стрѣльбы чрезвычайно просто и всѣ расчеты сводятся къ работѣ исключительно номинальной. Мы считаемъ вполнѣ возможнымъ такъ выразиться по той причинѣ, что всѣ различные виды стрѣльбы между судами представляютъ собою лишь разновидности одного и того же общаго случая и, потому, къ нимъ ко всѣмъ примѣнимъ одинъ и тотъ же шаблонъ расчета. т. е. суть послѣдняго остается неизмѣнною и подлежатъ обсужденію однѣ лишь детали.

Чтобы убѣдиться въ вѣрности сказаннаго относительно стрѣльбы между судами, укажемъ здѣсь на задачи, которыя должны быть предварительно рѣшены офицеромъ управляющимъ огнемъ.

1) Надлежитъ опредѣлить дистанцію, съ которой желательно начать бой. Если только дѣйствія непріятеля не вынудятъ открыть огонь ранѣе предполагавшагося срока, упомянутая выше дистанція опредѣляется въ зависимости отъ цифры, выражающей вѣроятный процентъ попаданія, которымъ задались. При назначеніи же этой цифры должно быть принято во вниманіе и количество наличнаго боевого запаса, и ясно, что чѣмъ послѣднее меньше, тѣмъ выше долженъ быть процентъ попадаемости снарядовъ, который должно стремиться получить.

Что касается самаго способа опредѣленія дистанціи стрѣльбы, съ которой можно разсчитывать на указанную вѣроятность попаданія снарядовъ—то онъ извѣстенъ всѣмъ артиллеристамъ: сопоставляются размѣры площади пораженія съ величинами вѣроятныхъ отклоненій снарядовъ. При этомъ должно помнить, что вѣроятныя отклоненія снарядовъ надлежитъ принимать въ расчетъ дѣйствительныя, а не тѣ, которыя показаны въ таблицахъ стрѣльбы; однако, такъ какъ первыя упомянутыя числа получаются умноживъ вторыя на коефиціентъ, показывающій, во сколько разъ при стрѣльбѣ на морѣ дѣйствительныя числа больше теоретическихъ, то приходимъ къ заключенію, что—въ таблицахъ стрѣльбы—столбцы озаглавленные «вѣроятныя отклоненія снарядовъ» не должны быть оставляемы пустыми.

2) Курсовой уголъ корабля долженъ быть избранъ такой величины, чтобы не только дать возможность большому числу орудій принять участіе въ стрѣльбѣ, но и чтобы относительное измѣненіе положенія стрѣляющаго корабля и цѣли происходило бы съ намѣченною скоростью: это условіе желательно для облегченія корректированія стрѣльбы. Кромѣ того, не должно упускать изъ виду и того соображенія, что курсовой уголъ стрѣляющаго корабля долженъ быть таковъ, чтобы его собственная площадь пораженія была бы возможно меньшею.

3) Заранѣе, въ зависимости отъ рода цѣли, должно установить соотвѣтствіе между различными дистанціями боя и родомъ

заряжанія орудій. При этомъ, опредѣляя дистанцію, съ которой стрѣльба изъ опредѣленныхъ орудій должна уже производиться бронебойными снарядами, должно помнить, что табличныя цифры толщинъ пробиваемой брони должны быть уменьшены, по крайней мѣрѣ на одну четверть: какъ извѣстно, цифры таблицъ стрѣльбы соотвѣтствуютъ удару снарядовъ по направленію нормали къ бронѣ, между тѣмъ какъ въ дѣйствительности снаряды будутъ ударяться о броневыя плиты при ощутительной величинѣ угла встрѣчи.

Изъ всего сказаннаго видно, до чего просты условія, относящіяся до расчета стрѣльбы между судами и какъ, въ этомъ случаѣ, рѣчь идетъ о цифрахъ, которыя для каждаго корабля могутъ быть опредѣлены разъ вначалѣ на всю кампанію. Конечно, въ дѣйствительности могутъ представиться обстоятельства, которыя потребуютъ измѣненія данныхъ первоначально составленнаго расчета, но, во всякомъ случаѣ, не должно упускать изъ виду, что можетъ быть успѣшна только та стрѣльба, которая производится вполнѣ обдуманно, а не случайно: при отсутствіи раціональнаго управленія огнемъ, даже при хорошихъ наводчикахъ, результаты стрѣльбы получатся ниже посредственности.

Когда кораблю предстоитъ обстрѣливать береговые предметы, должно принять во вниманіе слѣдующее: можно ли разсматривать цѣль какъ находящуюся на горизонтѣ орудій или же предметы подлежащіе обстрѣливанію значительно возвышаются надъ уровнемъ воды.

Если разница между высотами надъ поверхностью моря стрѣляющихъ орудій и избранной цѣли незначительна, то условія стрѣльбы сводятся къ тѣмъ же, что и при боѣ между судами: благодаря началу графа С.-Роберта, по которому углы прицѣливанія не зависятъ отъ угловъ мѣстности, прицѣлы устанавливаются непосредственно на разстояніе—цифра котораго награвирована на ихъ стеблѣ.

Когда же цѣль значительно возвышается надъ уровнемъ моря, или же настолько далеко отстоитъ отъ стрѣляющаго корабля, что траекторіи снарядовъ будутъ выходить изъ предѣловъ настильности, то уголъ мѣстности обязательно долженъ быть при-

нятъ во вниманіе, и должно слѣдить за его измѣненіями по мѣрѣ того, какъ будутъ мѣняться дистанціи стрѣльбы. Изъ сказаннаго вытекаетъ ясно, что, въ этомъ случаѣ, офицеръ управляющій огнемъ долженъ направлять стрѣльбу по заранѣе обдуманному точному расчету.

На первый взглядъ казалось бы, что для судовой артиллеріи безполезно и говорить о стрѣльбѣ выходящей изъ предѣловъ настильности, такъ какъ большинство орудійныхъ установокъ допускаютъ наибольшій уголъ возвышенія до 16° или до $16^1/_2{}^\circ$ и, притомъ, и таблицы стрѣльбы на морѣ разсчитаны только до угловъ прицѣливанія въ 15°. Въ дѣйствительности, ни то ни другое обстоятельство не можетъ служить препятствіемъ къ тому, чтобы производить стрѣльбу и при углахъ возвышенія близкихъ къ 20° или, даже бо̀льшихъ, какъ напр., для башенныхъ орудій большого калибра: таблицы стрѣльбы, благодаря указаніямъ практической балистики, могутъ быть продолжены на кораблѣ самимъ артиллерійскимъ офицеромъ до желаемаго числа градусовъ угла возвышенія. Требуемый же уголъ возвышенія можетъ быть приданъ орудіямъ созданіемъ на кораблѣ искусственнаго крена. Надобность въ этомъ можетъ встрѣтиться при бомбардированіи какой-нибудь мѣстности и когда стрѣляющему кораблю необходимо стать внѣ линіи обстрѣла береговыхъ орудій.

Итакъ, допустивъ необходимость производить стрѣльбу принимая во вниманіе уголъ мѣстности, надлежитъ озаботиться о своевременномъ составленіи предварительнаго расчета — подыскавъ связь между различными дистанціями и соотвѣтствующими имъ углами возвышенія. Конечно, для этой цѣли можно было бы воспользоваться указаніями практической балистики (*), но, къ сожалѣнію, точные подсчеты требуютъ значительнаго времени, а закругленіе цифръ угловъ до полуградусовъ и логариѳмированіе, при ограниченіи лишь четырьмя десятичными знаками, приводятъ къ недостаточно точнымъ результатамъ.

(*) См. страница 94 «Практической балистики», изданной въ 1902 г. Артиллерійскимъ офицерскимъ классомъ въ Кронштадтѣ.

Во избѣжаніе указанныхъ неудобствъ при рѣшеніи намѣченной задачи, можно прибѣгнуть къ способу, предложенному извѣстнымъ профессоромъ балистики, капитаномъ 2-го ранга Г. Рѐнка (*). Послѣдній предложилъ особый методъ графическаго рѣшенія всѣхъ задачъ относящихся къ балистикѣ и къ стрѣльбѣ, пользуясь для этого особыми діаграммами, составленными по правиламъ номографіи (** и нанесенными на листахъ бумаги большого формата (***) или же награвированными на алюминіевыхъ дощечкахъ.

Вышеупомянутыя діаграммы имѣютъ видъ прилагаемаго здѣсь чертежа и составлены на основаніи слѣдующихъ соображеній.

Какъ доказывается въ параболической теоріи, при движеніи снаряда въ пустотѣ, связь между прямоугольными координатами указанной точки (x, y) и угломъ бросанія φ выражается при помощи уравненія:

$$y = x.\ \mathrm{tang}\ \varphi - \frac{gx^2}{2V^2.\cos^2\varphi}. \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (1)$$

Каково бы ни было уравненіе движенія снаряда въ воздухѣ, его можно всегда представить въ видѣ:

$$y = x.\ \mathrm{tang}\ \varphi - \frac{gx^2}{2V^2.\cos^2\varphi} G, \quad . \quad . \quad . \quad (2)$$

при чемъ, g—обозначаетъ ускореніе силы тяжести, V—начальную скорость снаряда, а G—особую функцію въ зависимости отъ сопротивленія воздуха.

При помощи обозначенія:

$$G_y = \frac{x.g}{V^2} G \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (3)$$

получается особая функція G_y въ зависимости отъ G, т. е. отъ сопротивленія воздуха и отъ начальной скорости снаряда, и самое уравненіе (2) принимаетъ видъ:

$$y = x.\ \mathrm{tang}\ \varphi - \frac{x}{2\cos^2\varphi} G_y \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (4)$$

(*) Итальянской службы.

(**) См. «Морск. Сборн.» 1901 г., №№ 5—7.

(***) Тотъ экземпляръ діаграммы, который авторомъ любезно предоставленъ въ наше распоряженіе, имѣетъ ширину въ одинъ метръ и высоту въ 70 с.-м. При такихъ размѣрахъ опредѣленіе величинъ угловъ прицѣливанія возможно съ точностью до 0° 3′.

Такъ какъ уравненіе (4) имѣетъ, конечно, значеніе и при

$$y = 0,$$

то въ этомъ случаѣ оно превращается въ слѣдующую форму:

$$\text{tang } \varphi = \frac{G_y}{2\cos^2\varphi},$$

откуда выводится, что

$$G_y = \frac{2 \text{ tang } \varphi}{\sec^2 \varphi} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (5)$$

Такимъ образомъ, при помощи уравненія (5), устанавливается связь между различными значеніями G_y и величинами угловъ бросанія φ: одному и тому же значенію φ соотвѣтствуетъ всегда опредѣленное число для G_y. Такъ какъ при стрѣльбѣ изъ орудій различныхъ образцовъ и калибровъ, при одномъ и томъ же углѣ φ, дальности полета получаются различныя, то слѣдуетъ, что для каждаго отдѣльнаго орудія можно опредѣлить заранѣе соотвѣтствіе между различными дистанціями и функціями G_y.

Кромѣ того, какъ доказывается въ балистикѣ (способъ Ро́нка),

$$G_y = x \,.\, A'_x \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (6)$$

при чемъ,

$$A'_x = \frac{y}{3}\left(2\,Y + \frac{2}{V^2}\right) \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (7)$$

а Y, со своей стороны, получается рѣшая уравненіе обыкновеннаго типа:

$$Y = \frac{T(u) - T(V)}{D(u) - D(V)} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (8)$$

Послѣднія три уравненія указываютъ на соотвѣтствіе между величинами G_y и A_x. Послѣднія находятся во вспомогательныхъ балистическихъ таблицахъ, гдѣ даны въ зависимости отъ чиселъ $\frac{x}{C'}$ и V (см. таблицу XXII, приложенную къ руководству «Manuale di Balistica esterna», на стр. 160—165), изъ чего заключаемъ, что возможно всегда рѣшеніе слѣдующей задачи: по четыремъ изъ заданныхъ пяти величинъ x, C′, V, φ и G_y отыскать пятую. Здѣсь C′ обозначаетъ собою балистическій коефиціентъ, вычисляемый извѣстными способами.

Замѣтимъ еще, что въ балистикѣ доказывается, что:

$$\sin 2(\varphi - \varepsilon) + \cos 2(\varphi - \varepsilon) \operatorname{tang} \varepsilon = G_y + \operatorname{tang} \varepsilon \ldots (9)$$

гдѣ черезъ ε обозначенъ уголъ мѣстности. Этимъ выраженіемъ устанавливается связь между угломъ ε и предыдущими величинами, т. е. φ, V и т. д.

Выяснивъ послѣднее обстоятельство, укажемъ на построеніе основной діаграммы предложенной г. Рóнка и на то, какъ ею пользоваться при рѣшеніи задачъ стрѣльбы.

Діаграмма очерченная прямоугольникомъ ABDC содержитъ четыре шкалы, изъ которыхъ три нанесены на прямыхъ линіяхъ AB, CD и CB, а четвертая—на дугѣ эллипса AFG.

Вся длина AB приравнена единицѣ, т. е. наибольшему значенію, которое пріобрѣтаетъ функція G_y тогда, именно, когда $\varphi = 45°$. На прямой AB наносятся сверху различныя дѣленія соотвѣтствующія значеніемъ G_y и также вторыя дѣленія обозначающія градусы угловъ φ зависящихъ отъ тѣхъ же G_y. На обѣихъ этихъ шкалахъ счетъ ведется отъ лѣвой руки къ правой. Снизу AB, но уже отъ правой руки къ лѣвой, наносятся дѣленія, которыя въ условленномъ масштабѣ (напр., на прилагаемой діаграммѣ до 4 000 ф.), соотвѣтствуютъ различнымъ высотамъ цѣли надъ горизонтомъ орудія.

Прямая линія CD также приравнена единицѣ, и на ней, отъ лѣвой руки къ правой, нанесены два ряда дѣленій: числа верхняго ряда обозначаютъ различныя величины угла мѣстности ε отъ 0° до 45°; числа нижняго ряда обозначаютъ соотвѣтствующія имъ натуральныя величины тангенсовъ.

На діагонали BC, отъ праваго нижняго угла къ лѣвому верхнему, нанесены дѣленія, которыя, въ зависимости отъ шкалы тангенсовъ на CD и отъ величинъ высотъ цѣли на AB, соотвѣтствуютъ различнымъ дистанціямъ стрѣльбы (на нашей шкалѣ обозначены числа кабельтововъ).

Наконецъ, на дугѣ эллипса AFG, большая ось котораго параллельна AB и CD, а малая совпадаетъ съ AC и которая касательна къ средней точкѣ діагонали BC, обозначены отъ

верхней крайней точки, по направленію часовой стрѣлки, дѣленія обозначающія собою различныя величины угловъ бросанія. Какъ изъ послѣдующаго изложенія станетъ ясно, дѣленія эти наносятся на дугѣ эллипса при вычерчиваніи діаграммы слѣдующимъ образомъ: задавшись опредѣленнымъ числомъ градусовъ φ, прикладываютъ къ діаграммѣ линейку такъ, чтобы прямая линія проходила черезъ точку C (лѣвый верхній уголъ діаграммы) и черезъ точку, которая обозначаетъ заданное φ (или соотвѣтствующее ему G_y) на шкалѣ AB; преведенная такъ прямая линія пересѣкаетъ дугу AFG эллипса въ двухъ мѣстахъ. На точкѣ пересѣченія, которая приходится на верхней части дуги, надписывается указанное число φ, а на точкѣ нижняго пересѣченія надписывается число, дополняющее заданное φ до 90°.

При помощи вышеописанной діаграммы задачи балистики рѣшаются всѣ по одному и тому же пріему, а именно: приложивъ линейку или натянутую нить къ діаграммѣ — такъ, чтобы она проходила черезъ двѣ точки обозначающія на соотвѣтствующихъ шкалахъ заданныя числа, точка пересѣченія проведенной прямой линіи съ третьею шкалой—обозначитъ на ней искомую величину.

Укажемъ напр., какъ посредствомъ той же самой діаграммы могутъ быть рѣшаемы и задачи, относящіяся къ стрѣльбѣ.

Предположимъ, что съ корабля предполагается производить стрѣльбу по скрытой возвышенной позиціи, мѣняя при этомъ дистанціи до цѣли. Высота цѣли y предполагается извѣстною, такъ какъ она обозначена въ футахъ на картѣ мѣстности.

Вслѣдствіе того, что рѣчь идетъ о скрытой позиціи, должно опредѣлить углы возвышенія соотвѣтствующіе различнымъ дистанціямъ, а углы возвышенія — въ свою очередь — находятся въ зависимости отъ угловъ мѣстности. Конечно, путемъ вычисленія можно было бы опредѣлить и тѣ и другіе углы, но такой способъ рѣшенія потребовалъ бы значительнаго времени, и задача осложнилась бы много тѣмъ что, вмѣстѣ съ измѣненіемъ дистанціи, мѣняются и величины угловъ ε, и это обстоятельство поставило бы въ необходимость повторить вычисленія.

Во избѣжаніе этого неудобства, прибѣгаютъ къ діаграммѣ нами описанной. Задавшись дистанціею X, съ которой желательно открыть огонь, и зная высоту y цѣли, прикладываютъ линейку къ листу бумаги, на которомъ начерчена діаграмма. Одинъ изъ краевъ линейки долженъ проходить черезъ точку, которая на шкалѣ BC обозначаетъ заданное X и черезъ ту точку шкалы AB, которая соотвѣтствуетъ извѣстной y; пересѣченіе того же края линейки со шкалою CD обозначитъ на ней число градусовъ угла мѣстности. Чтобы, затѣмъ, опредѣлить уголъ возвышенія для стрѣльбы съ дистанціи X, поступаютъ такъ: прикладывается линейка къ найденной точкѣ на шкалѣ CD и къ той точкѣ шкалы AB, на которой отмѣчены φ или G_y (первая величина можетъ быть получена изъ таблицы стрѣльбы) для данной X; прямая линія, соединяющая намѣченныя точки ε и φ (или G_y), пересѣкаясь съ дугою AFG эллипса, отмѣтитъ на ней двѣ точки, надъ которыми обозначены величины искомаго угла φ; такимъ образомъ, графическое рѣшеніе задачи приводитъ къ двумъ отвѣтамъ, т. е. получаются двѣ различныя величины угловъ φ. На практикѣ, конечно, никогда не возникаетъ сомнѣнія о томъ, которымъ изъ двухъ значеній φ надлежитъ воспользоваться: при стрѣльбѣ на морѣ траекторіи получаются всегда настильныя или незначительно крутыя, и потому изъ двухъ найденныхъ φ принимается всегда во вниманіе тотъ, который обозначенъ на верхней части дуги эллипса.

Замѣтимъ, кстати, что черезъ φ мы обозначили уголъ бросанія—между тѣмъ какъ искомая величина есть уголъ возвышенія; переходъ отъ одной величины къ другой производится двояко и, въ обоихъ случаяхъ, просто: или найденный φ уменьшается на величину угла вылета (*) и, такимъ образомъ, получается уголъ возвышенія, или же — на шкалѣ AB отмѣчается не уголъ бросанія; но, прямо, табличная величина угла прицѣливанія; въ этомъ случаѣ и цифра читаемая на дугѣ эллипса даетъ не φ, но уже исправленный уголъ возвышенія.

(*) Если величина угла вылета неизвѣстна въ точности, F. Siacci совѣтуетъ принимать ее за 15′, 8′ или 4′, смотря по тому, производится ли стрѣльба изъ орудія малаго, средняго или большого калибра.

Вышеуказаннымъ способомъ опредѣляются и всѣ прочіе углы возвышенія въ зависимости отъ различныхъ дистанцій, съ которыхъ предстоитъ производить стрѣльбу.

Въ заключеніе, укажемъ на то, какъ при помощи вышеописанной діаграммы могутъ быть также опредѣляемы величины угловъ паденія снарядовъ и времена полета.

Для рѣшенія первой изъ этихъ двухъ задачъ, уголъ паденія долженъ быть опредѣляемъ въ зависимости отъ функціи G_θ при посредствѣ уравненія:

$$\operatorname{tang}\ \theta = \operatorname{tang}\ \varphi - \frac{1}{2\cos^2\varphi} G_\theta \quad \ldots\ldots (10)$$

Замѣтивъ, что уравненія (10) и (4) аналогичны, опредѣляемъ, что уголъ паденія отыскивается подобно углу бросанія: на шкалѣ AB читаются значенія G_θ, а на шкалѣ CD—числа θ.

Когда, напр., для стрѣльбы сегментными снарядами, должно опредѣлить время полета—производится это слѣдующимъ порядкомъ: такъ какъ уравненіе времени полета:

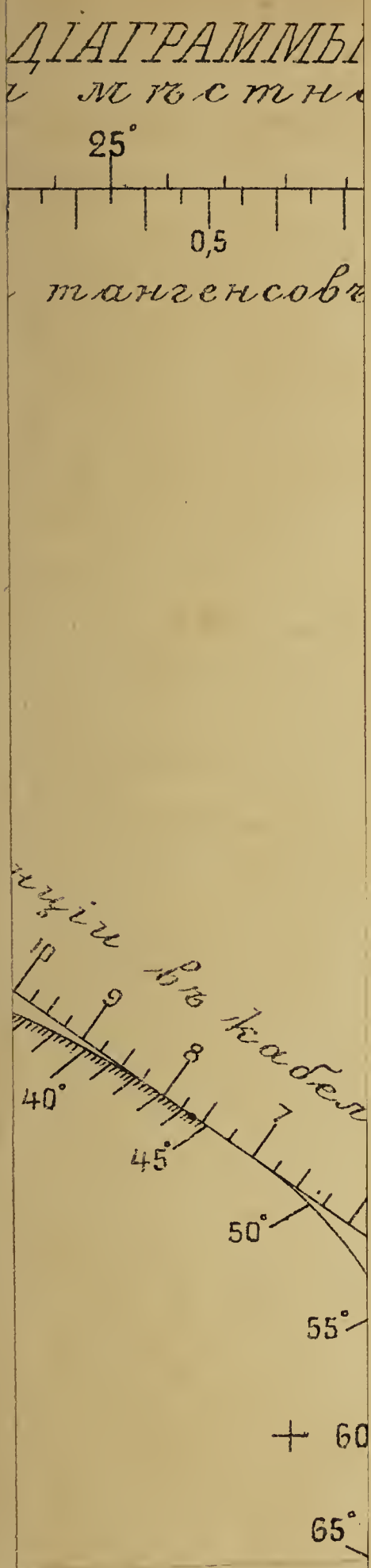
$$t = \frac{x}{V.\cos\varphi} G_t \quad \ldots\ldots\ldots (11)$$

можетъ быть представлено въ видѣ:

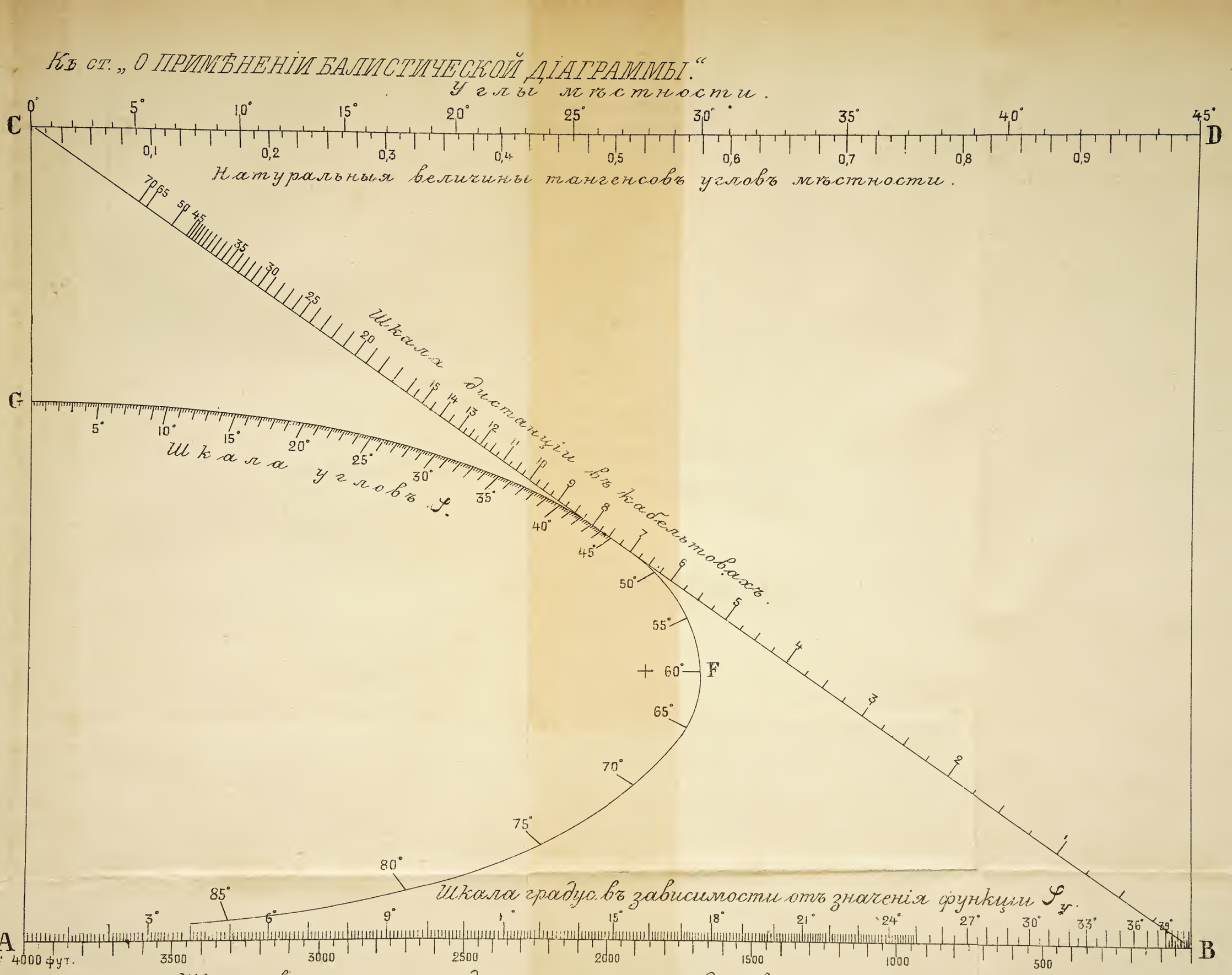
$$t = \frac{G_t}{\cos\varphi} \quad \ldots\ldots\ldots (12)$$

то заключаемъ, что по шкалѣ y, т. е. по прямой AB — отъ правой руки къ лѣвой — отсчитываются числа G_t; по прямой BC, снизу къ верху, отсчитываются $\cos\varphi$. На нижней изъ двухъ шкалъ нанесенныхъ на прямой CD читаются значенія t. Конечно, для этой цѣли на прямой линіи BC, кромѣ шкалы кабельтововъ, должна быть нанесена и шкала $\cos\varphi$: эта работа совершенно проста, такъ какъ рѣчь идетъ о рѣшеніи задачи изъ планиметріи.

При рѣшеніи задачъ, относящихся къ опредѣленію угла паденія и времени полета, значенія функцій G_θ и G_t получаются


ДІАГРАММЫ
мѣстн
25°
0,5
тангенсовъ
10
9
8
7
40°
45°
50°
55°
60
65°

Къ ст. „О ПРИМѢНЕНІИ БАЛИСТИЧЕСКОЙ ДІАГРАММЫ.“



ТИПО-ЛИТ. М. М.

изъ тѣхъ же вспомогательныхъ балистическихъ таблицъ, въ которыхъ даны числа G_y.

Описанная нами діаграмма можетъ служить для рѣшенія указанныхъ уже задачъ и въ томъ случаѣ, когда уголъ мѣстности есть отрицательная величина, т. е. цѣль находится ниже горизонта орудій; но для этого пришлось бы на ней наносить добавочныя шкалы, и потому, чтобы ея не пестрить, вычерчивается другая подобная діаграмма для отрицательныхъ ε.

Описаніе этого вида діаграммы не приводимъ по той причинѣ, что при стрѣльбѣ на морѣ не приходится имѣть дѣло съ отрицательнымъ угломъ мѣстности.

Лейтенантъ **Желѣзновъ**.

ОПРЕДѢЛЕНІЕ ШИРОТЪ И ДОЛГОТЪ ВЪ МОРѢ ПО НАБЛЮДЕНІЮ РАЗНОСТИ АЗИМУТОВЪ ДВУХЪ СВѢТИЛЪ.

Какъ извѣстно, единственнымъ способомъ для опредѣленія географическаго положенія корабля въ морѣ служитъ измѣреніе угловыхъ высотъ свѣтилъ, въ частности почти исключительно солнца. Способъ этотъ, будучи вполнѣ надежнымъ при ясно видимомъ горизонтѣ, становится непримѣнимымъ при горизонтѣ неясномъ или туманномъ, почему и не употребляется для звѣздныхъ наблюденій. Между тѣмъ, именно для послѣдняго рода наблюденій, извѣстенъ теоретически другой способъ, но онъ не выработанъ и никогда не употреблялся для цѣли опредѣленія географическихъ координатъ по причинамъ, которыя при настоящемъ развитіи техники производства мореходныхъ инструментовъ не могутъ назваться неустранимыми. Я желаю сказать о наблюденіи азимутовъ свѣтилъ, или, точнѣе, о наблюденіи разности азимутовъ двухъ звѣздъ.

Способъ этотъ не можетъ быть панацеею для всякихъ случаевъ и по точности своей уступаетъ нынѣ употребляемому, но онъ имѣетъ за собою много хорошихъ сторонъ, изъ которыхъ главная та, что онъ позволяетъ произвести опредѣленіе мѣста корабля совершенно независимо отъ состоянія горизонта, былъ бы лишь виденъ хоть клочекъ звѣзднаго неба. Меньшая сравнительно точность отдѣльныхъ наблюденій можетъ компенсироваться ихъ числомъ и удобствомъ выбора звѣздъ, сообразно намѣченной цѣли, т. е. желаютъ ли опредѣлить широту или долготу мѣста. Само собою разумѣется, что разность азимутовъ двухъ звѣздъ не можетъ быть измѣрена компасомъ:—онъ слишкомъ грубъ для этой цѣли. Необходимо имѣть хорошій пеленгаторъ, снабженный кардановымъ подвѣсомъ и съ лимбомъ,

точность дѣленій котораго не ниже 1′ дуги. Словомъ, нуженъ приборъ въ родѣ имѣющагося на крейсерѣ «Баянъ» таксиметра, описаннаго лейтенантомъ Зотовымъ въ № 9 «Морского Сборника» за 1903 г. Желательно лишь приспособить къ нему вмѣсто предметной и глазной мишени короткофокусную астрономическую трубку съ большимъ полемъ зрѣнія, могущую вращаться въ вертикальной плоскости и снабженную горизонтальною и вертикальною нитями, пересѣченіе которыхъ находится на оптической оси трубки. Всего удобнѣе имѣть два такіе пеленгатора, установленные одинъ вблизи другого параллельно діаметральной плоскости судна и строго согласованные между собою. Тогда возможно одновременное наблюденіе звѣздъ двумя наблюдателями.

Сущность способа состоитъ въ слѣдующемъ. Предположимъ, что въ данный моментъ по хронометру, поправка котораго извѣстна, наблюдали разность азимутовъ двухъ звѣздъ S и S_1, склоненія которыхъ соотвѣтственно равны δ и δ_1, часовые углы P и P_1, и азимуты (намъ неизвѣстные) Z и Z_1. Пусть наблюденная разность азимутовъ равна A.

По основнымъ формуламъ сферической астрономіи имѣемъ:

$$\cos h.\ \sin Z = \cos \delta.\ \sin P$$

$$\cos h.\ \cos Z = \sin \delta.\ \cos \varphi - \cos \delta.\ \sin \varphi.\ \cos P.$$

Раздѣливъ первое изъ уравненій на второе, получаемъ:

$$\operatorname{tang} Z = \frac{\cos \delta\ .\ \sin P}{\sin \delta\ .\ \cos \varphi - \cos \delta\ .\ \sin \varphi\ .\ \cos P} \quad . \ . \ . \ . \ . \ . \ (1)$$

Для второй звѣзды S_1 имѣемъ:

$$\operatorname{tang} Z_1 = \frac{\cos \delta_1\ .\ \sin P_1}{\sin \delta_1\ .\ \cos \varphi - \cos \delta_1\ .\ \sin \varphi\ .\ \cos P_1} \quad . \ . \ . \ . \ . \ . \ (2)$$

Формулы эти надо преобразовать такимъ образомъ, чтобы исключить неизвѣстныя величины азимутовъ звѣздъ Z и Z_1, замѣнивъ ихъ разностью азимутовъ A.

Пусть $\cos \delta\ .\ \sin P = a$; $\cos \delta_1\ .\ \sin P_1 = a_1$,

$$\sin \delta\ .\ \cos \varphi - \cos \delta\ .\ \sin \varphi\ .\ \cos P = \cos x$$

$$\sin \delta_1\ .\ \cos \varphi - \cos \delta_1\ .\ \sin \varphi\ .\ \cos P_1 = \cos x_1, \text{ тогда}$$

$$\operatorname{tang} Z = \frac{a}{\cos x} \text{ и } \operatorname{tang} Z_1 = \frac{a_1}{\cos x_1} \quad . \ . \ . \ . \ . \ . \ (3)$$

Но азимутъ второй звѣзды равенъ азимуту первой, плюсъ или минусъ наблюденная разность азимутовъ:

$$Z_1 = Z + A \quad \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots (4)$$

Отсюда $\text{tang } Z_1 = \text{tang } (Z + A) = \frac{a_1}{\cos x_1}$,

но $\text{tang } (Z + A) = \frac{\text{tang } Z + \text{tang } A}{1 - \text{tang } Z \,.\, \text{tang } A} = \frac{a_1}{\cos x_1}$.

Подставивъ въ формулу вмѣсто tang Z соотвѣтствующую ему величину $\frac{a}{\cos x}$ (3), получаемъ:

$$\frac{\frac{a}{\cos x} + \text{tang } A}{1 - \frac{a}{\cos x} \,.\, \text{tang } A} = \frac{a_1}{\cos x_1}, \text{ откуда}$$

$$\text{tang } A = \frac{a_1 \,.\, \cos x - a \cos x_1}{\cos x \cos x_1 + a a_1} \quad \ldots\ldots\ldots (5)$$

Обратимъ затѣмъ cos x и cos x_1 въ логариѳмическій видъ, введя вспомогательные углы θ и θ_1.

$$\cos x = \sin \delta \,.\, \cos \varphi - \cos \delta \,.\, \sin \varphi \,.\, \cos P.$$

Пусть $\text{tang } \theta = \text{cotang } \delta \,.\, \cos P$, откуда

$$\cos P = \frac{\text{tang } \theta}{\text{cotang } \delta}.$$

Введя это въ предыдущую формулу, получимъ:

$$\cos x = \sin \delta \,.\, \cos \varphi - \sin \varphi \,.\, \text{tang } \theta \,.\, \sin \delta =$$

$$= \frac{\sin \delta}{\cos \theta} (\cos \varphi \,.\, \cos \theta - \sin \varphi \,.\, \sin \theta) =$$

$$= \frac{\sin \delta}{\cos \theta} \,.\, \cos (\varphi + \theta).$$

Такимъ же путемъ получаемъ:

$$\cos x_1 = \frac{\sin \delta_1}{\cos \theta_1} \,.\, \cos (\varphi + \theta_1).$$

Вставляя полученныя значенія cos x и cos x_1 въ формулу (5) и обозначая для краткости

$\frac{a_1 \sin \delta}{\cos \theta}$ черезъ b, $\frac{a \sin \delta_1}{\cos \theta_1}$ черезъ b_1 и

$\frac{\sin \delta \,.\, \sin \delta_1}{\cos \theta \,.\, \cos \theta_1}$ черезъ D, имѣемъ:

$$\text{tang } A = \frac{b \,.\, \cos (\varphi + \theta) - b_1 \,.\, \cos (\varphi + \theta_1)}{D \,.\, \cos (\varphi + \theta_1) \,.\, \cos (\varphi + \theta) + a a_1} \quad \ldots\ldots (6)$$

Въ эту формулу уже не входятъ величины азимутовъ двухъ звѣздъ, а только ихъ разности, опредѣленныя непосредственнымъ наблюденіемъ, тѣмъ не менѣе она практически неудобна, требуя значительнаго количества математическихъ выкладокъ; въ морѣ же нѣтъ времени для сложныхъ вычисленій

Дѣло много упрощается, если въ качествѣ одного изъ наблюдаемыхъ свѣтилъ мы примемъ Полярную звѣзду, азимуты которой легко опредѣлить съ высокою степенью точности, несмотря на возможную ошибку въ счислимой широтѣ или во времени. Дѣйствительно, видимое движеніе Полярной звѣзды совершается съ такою медленностью, что ошибка въ счислимой долготѣ на 5′ или во времени на 20 секундъ (въ нашей широтѣ) произведетъ погрѣшность въ азимутѣ звѣзды около 10″. Принимая же во вниманіе, что точность отсчетовъ по пеленгатору не выше 1′, надо заключить, что лишь ошибка во времени, превосходящая 2 минуты, вызоветъ замѣтную погрѣшность въ опредѣленіи азимута Полярной звѣзды. Но ошибка во времени на 2 минуты или въ долготѣ на 30′—явленіе довольно рѣдкое и вызывается только какими-либо чрезвычайными обстоятельствами. Вліяніе ошибки въ счислимой широтѣ выражается еще незначительнѣе.

Такимъ образомъ, мы всегда имѣемъ возможность знать съ достаточною точностью азимутъ Полярной звѣзды, пользуясь для этого или таблицами, или, при неимѣніи таковыхъ, вычисляя азимуты по аргументамъ счислимой широты и звѣзднаго времени на меридіанѣ.

Если въ то же время мы измѣрили разность азимутовъ между Полярною звѣздой и какою-либо другою, то легко опредѣлимъ азимутъ послѣдней. Онъ равенъ наблюденной разности плюсъ или минусъ азимутъ Полярной звѣзды. Слѣдующее затѣмъ вычисленіе производится весьма просто.

Вычисленіе долготы мѣста по наблюденной разности азимутовъ.

Если азимутъ Полярной звѣзды $= Z_1$, наблюденная разность азимутовъ $= A$, то азимутъ выбранной звѣзды $= A \pm Z_1 = Z$.

Общая формула сферической астрономіи даетъ:

$$\text{cotang } Z \,.\, \sin P = \text{tang } \delta \,.\, \cos \varphi - \sin \varphi \,.\, \cos P \quad . \quad (7)$$

Введемъ вспомогательный уголъ θ, выразивъ его величиною:

$$\text{cotang } \theta = \frac{\text{cotang } Z}{\sin \varphi} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (8)$$

Отсюда $\text{cotang } Z = \text{cotang } \theta \,.\, \sin \varphi$.

Вставивъ эту формулу въ (7), получимъ:

$$\text{tang } \delta \,.\, \cos \varphi = \text{cotang } \theta \,.\, \sin \varphi \,.\, \sin P + \sin \varphi \,.\, \cos P =$$

$$= \sin \varphi \,\{\text{cotang } \theta \,.\, \sin P + \cos P\} =$$

$$= \frac{\sin \varphi}{\sin \theta} \,.\, \sin (P + \theta).$$

Отсюда имѣемъ окончательно:

$$\sin (P + \theta) = \text{tang } \delta \,.\, \sin \theta \,.\, \text{cotang } \varphi \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (9)$$

Если же извѣстенъ часовой уголъ звѣзды P, то долгота мѣста легко опредѣлится по общимъ правиламъ.

Вычисленіе широты мѣста по разности азимутовъ.

Выписываемъ формулы сферической астрономіи:

$$\sin h \,.\, \sin Z = \cos \delta \,.\, \sin P$$

$$\sin h \,.\, \cos Z = \sin \delta \,.\, \cos \,.\, \varphi - \cos \delta \,.\, \sin \varphi \,.\, \cos P.$$

Раздѣливъ первое уравненіе на второе, имѣемъ:

$$\text{tang } Z = \frac{\cos \delta \,.\, \sin P}{\sin \delta \,.\, \cos \varphi - \sin \varphi \,.\, \cos \delta \,.\, \cos P} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (10)$$

Обратимъ эту формулу въ логариѳмическій видъ, для чего введемъ вспомогательный уголъ η, положивъ

$$\text{tang } \eta = \text{cotang } \delta \,.\, \cos P \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (11)$$

Отсюда:

$$\cos P = \frac{\text{tang } \eta}{\text{cotang } \delta}$$

Вставивъ эту величину въ знаменатель (10), получимъ:

$$\text{tang } Z = \frac{\cos\delta \,.\, \sin P \,.\, \text{cotang } \delta}{\cos\delta \,.\, \cos\varphi - \sin\varphi \,.\, \cos\delta \,.\, \text{tang } \eta} =$$

$$= \frac{\sin P \,.\, \text{cotang } \delta \,.\, \cos\eta}{\cos\varphi \,.\, \cos\eta - \sin\varphi \,.\, \sin\eta} = \frac{\sin P \,.\, \text{cotang } \delta \,.\, \cos\eta}{\cos(\varphi + \eta)}$$

Отсюда окончательно:

$$\cos(\varphi + \eta) = \frac{\sin P \,.\, \text{cotang } \delta \,.\, \cos\eta}{\text{tang } Z} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (12)$$

Уравненіе это даетъ широту мѣста и требуетъ весьма непродолжительныхъ вычисленій.

Для практическаго примѣненія выведенныхъ формулъ необходимо знать, какія звѣзды слѣдуетъ избирать для болѣе точнаго опредѣленія широтъ и долготъ. Продифференцируемъ формулу $\text{cotang } Z \,.\, \sin P = \text{tang } \delta \,.\, \cos\varphi - \sin\varphi \,.\, \cos P$ по измѣняемости Z, φ и P. Получаемъ:

$$\frac{\sin P}{\sin^2 Z} \cdot dZ = (\text{tang } \delta \,.\, \sin\varphi + \cos P \,.\, \cos\varphi) \,.\, d\varphi +$$

$$+ (\text{cotang } Z \,.\, \cos P - \sin\varphi \,.\, \sin P) \,.\, dP \quad . \quad . \quad . \quad (13)$$

Посмотримъ, какія наивыгоднѣйшія условія для опредѣленія широты, для чего допустимъ, что погрѣшности въ часовомъ углѣ мы не имѣемъ, т. е. $dP = 0$, тогда погрѣшность въ широтѣ, въ зависимости отъ ошибки въ измѣренной разности азимутовъ звѣздъ, выразится:

$$d\varphi = \frac{\sin P \,.\, dZ}{(\text{tang } \delta \,.\, \sin\varphi + \cos P \,.\, \cos\varphi) \,.\, \sin^2 Z}.$$

Знаменатель этого выраженія равенъ

$$\frac{\sin h \,.\, \sin^2 Z}{\cos\delta}; \text{ отсюда:}$$

$$d\varphi = \frac{\sin P \,.\, \cos\delta \,.\, dZ}{\sin h \,.\, \sin^2 Z}.$$

Изъ этой дифференціальной формулы слѣдуетъ, что наименьшая погрѣшность въ широтѣ мѣста получается въ тѣхъ случаяхъ, когда наблюдаемая звѣзда находится вблизи перваго вертикала (ибо тогда $Z = 90^\circ$ или 270° и $\sin Z = 1$) и имѣетъ большую высоту h (ибо тогда $\sin h$ близокъ къ единицѣ).

Обратимся затѣмъ къ изслѣдованію вопроса, какія звѣзды нужно избирать для опредѣленія долготъ. Для этого предположимъ въ формулѣ (13) $d\varphi = 0$, тогда

$$dP = \frac{\sin P \,.\, dZ.}{(\text{cotang } Z \,.\, \cos P - \sin \varphi \,.\, \sin P) \,.\, \sin^2 Z}.$$

Эта формула легко преобразуется въ слѣдующую

$$dP = \frac{\cos h \,.\, dZ}{\cos \delta \,.\, \cos D}, \text{ гдѣ D есть}$$

параллактическій уголъ. Изъ нея слѣдуетъ, что наименьшая погрѣшность въ долготѣ бываетъ въ тѣхъ случаяхъ, когда: a) параллактическій уголъ $= 0$, т. е. когда свѣтило проходитъ черезъ меридіанъ (тогда $D = 0$ и $\cos D = 1$), b) когда высота свѣтила велика (тогда $\cos h$ въ числителѣ близокъ къ 0) и c) когда склоненіе звѣзды не очень велико.

Такимъ образомъ, при опредѣленіи мѣста корабля по разностямъ азимутовъ звѣздъ, слѣдуетъ держаться правила совершенно обратнаго принятому для опредѣленій по высотамъ, а именно: широту мѣста вычислять по наблюденіямъ звѣздъ, находящихся на первомъ вертикалѣ или вблизи него, а долготу по звѣздамъ, проходящимъ черезъ меридіанъ.

Описанный способъ можетъ на первый взглядъ показаться очень неточнымъ и дающимъ лишь грубо приближенные результаты. Вѣдь въ концѣ концовъ все дѣло сводится къ пеленгованію двухъ звѣздъ и къ опредѣленію разности ихъ пеленговъ. Разница лишь въ томъ, что пеленги мы отсчитываемъ не по компасной картушкѣ, а по азимутальному кругу съ точностью до одной минуты. Каждый отдѣльный пеленгъ не можетъ быть очень точенъ, этому препятствуютъ многія обстоятельства, хорошо извѣстныя морякамъ, перечислять которыя было бы безполезно. Средній же изъ многихъ пеленговъ даетъ уже надежные результаты. Выведенныя выше формулы не даютъ конкретнаго представленія о томъ, какія ошибки возможны въ опредѣленіи широты и долготы при данной погрѣшности въ наблюденіи азимута звѣзды. Возьмемъ частный примѣръ. Положимъ, что въ счислимой широтѣ 60° N наблюдали

звѣзду α Cassiopeiae, склоненіе которой $\delta = +55°59'20''$ (въ 1900 г.), сначала на первомъ вертикалѣ, а затѣмъ на меридіанѣ и въ томъ, и въ другомъ случаѣ въ измѣреніи азимутальнаго угла звѣзды сдѣлали ошибку въ десять минутъ. Требуется опредѣлить: какая ошибка произойдетъ вслѣдствіе этого въ вычисленныхъ широтѣ и долготѣ?

Замѣтимъ прежде всего, что мы допускаемъ ошибку въ $10'$ въ среднемъ изъ нѣсколькихъ пеленговъ, а такую ошибку можетъ произвести только очень неопытный наблюдатель. Примѣнить въ данномъ случаѣ для вычисленія погрѣшностей дифференціальныя формулы неудобно, такъ какъ получаемъ выраженія вида $\frac{0}{0}$, поэтому обратимся къ уравненіямъ 8, 9, 11 и 12, вставивъ въ которыя соотвѣтствующія величины, находимъ, что ошибки въ азимутѣ α Cassiopeiae, равная $10'$, произведетъ погрѣшность въ вычисленной широтѣ на 3 минуты и въ часовомъ углѣ на 12 секундъ, или въ долготѣ на 3 минуты. Такія ошибки при морскихъ наблюденіяхъ вполнѣ допустимы. Опредѣленія по высотамъ солнца даютъ далеко не всегда болѣе точные результаты. Не забудемъ при томъ, что въ высотѣ солнца мы не можемъ допустить ошибки равной 10 минутамъ, иначе опредѣленіе будетъ никуда негоднымъ.

Изъ этого примѣра видно, что опредѣленіе мѣста корабля по разности азимутовъ звѣздъ не можетъ считаться грубо приближеннымъ. Несмотря на возможныя погрѣшности въ азимутальномъ углѣ, результаты получаются удовлетворительные. При умѣломъ выборѣ звѣздъ методъ этотъ мало чѣмъ уступитъ нынѣ практикуемому.

Обратимся затѣмъ къ способу производства наблюденій и къ вычисленію полученныхъ результатовъ. Въ зависимости отъ того, имѣется ли на суднѣ одинъ или два пеленгатора, наблюденія возможно производить двояко. Предположимъ сначала, что мы имѣемъ два пеленгатора. Въ этомъ случаѣ наблюденія удобнѣе производить двумъ лицамъ. Одинъ все время слѣдитъ за Полярною звѣздой, не спуская ея съ предметной мишени или еще лучше съ точки пересѣченія горизонтальной и вертикальной нитей астрономической трубки, которою слѣ-

дуетъ снабдить пеленгаторъ, какъ было упомянуто выше, другой же наблюдатель, болѣе опытный, беретъ пеленги избранной для наблюденія звѣзды и отмѣчаетъ соотвѣтствующіе моменты по хронометру. Когда пеленгъ звѣзды взятъ, наблюдатель произноситъ «нуль» и продолжаетъ счетъ ударовъ хронометра до момента, когда ему возможно будетъ взглянуть на хронометръ и записать моментъ. Слово «нуль», произнесенное достаточно громко, служитъ для перваго наблюдателя сигналомъ, что пеленгъ звѣзды взятъ и ему необходимо въ свою очередь прочесть и записать взятый имъ пеленгъ Полярной звѣзды. Такихъ наблюденій слѣдуетъ произвести нѣсколько, но съ тѣмъ расчетомъ, чтобы общая продолжительность ихъ не превышала 10 минутъ, такъ какъ только за такой промежутокъ времени можно разсчитывать, что измѣненіе азимутовъ пропорціонально измѣненію времени. Затѣмъ надо взять среднія ариѳметическія величины изъ пеленговъ на Полярную звѣзду и на другую. Разность (или сумма, смотря по обстоятельствамъ) этихъ среднихъ величинъ дастъ разность азимутовъ звѣздъ, соотвѣтствующую среднему моменту по хронометру.

Наблюденія помощью двухъ пеленгаторовъ наиболѣе желательны вслѣдствіе своей относительной точности: при нихъ не имѣетъ никакого значенія, если судно во время наблюденія уклонится отъ курса. Самые отсчеты пеленговъ по азимутальнымъ кругамъ пеленгаторовъ при этомъ, конечно, измѣнятся, но разность ихъ, т. е. тотъ именно элементъ, который мы ищемъ, не потерпитъ никакого измѣненія. Необходимо только слѣдить, чтобы оба пеленгатора были вполнѣ согласованы между собою. Они должны быть установлены параллельно діаметральной плоскости судна, недалеко одинъ отъ другого (для удобства производить одновременныя наблюденія двумя лицами), дѣленія ихъ должны идти въ одну сторону отъ 0° до 360° (или отъ 0° до 180°), при чемъ 0° долженъ лежать въ діаметральной плоскости, въ той части лимба, которая обращена къ носу судна. Передъ каждымъ наблюденіемъ нужно производить повѣрку пеленгаторовъ, что легко сдѣлать, взявъ одновременный пеленгъ на одну и ту же звѣзду по обоимъ пеленгаторамъ. Отсчеты пеленговъ должны быть одни и тѣ же;

разница болѣе 0°01′ ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть допущена. Само собою разумѣется, что коллимаціонная погрѣшность трубы или алидады должна быть уничтожена. Кардановъ подвѣсъ также слѣдуетъ содержать въ полной исправности.

Наблюденія помощью одного пеленгатора нѣсколько сложнѣе вышеописаннаго и болѣе подвержены случайнымъ ошибкамъ, находясь въ нѣкоторой зависимости отъ того, съ какою точностью рулевые держатъ на курсѣ. Рысканье корабля въ ту или другую сторону отъ курса не можетъ быть допущено. Съ другой стороны, способъ этотъ не требуетъ установки пеленгатора непремѣнно параллельно діаметральной плоскости корабля. Положеніе 0° также безразлично. Наблюденія производятся слѣдующимъ образомъ: берутъ поперемѣнно пеленги обѣихъ звѣздъ и замѣчаютъ при каждомъ изъ нихъ соотвѣтствующіе моменты по хронометру. Всѣ эти пеленги необходимо привести къ одному опредѣленному моменту, именно къ среднему изъ числа замѣченныхъ. Какъ сдѣлать такое приведеніе—лучше всего видно изъ примѣра. Положимъ, наблюдались пеленги звѣздъ Полярной и ε Orionis. Соотвѣтствующіе отсчеты и моменты по хронометру приведены въ нижеслѣдующей таблицѣ.

	Пеленги Полярной звѣзды.	Моменты по хронометру.	Пеленги ε Orionis.	Моменты по хрономееру.
	28° 17′	8 ч. 51 м. 17 с.	128° 39′	8 ч. 52 м. 03 с.
	28° 18′	8 53 01	128° 58′	8 53 40
	28° 19′	8 55 00	129° 26′	8 55 57
	28° 28′	8 56 52	129° 51′	8 58 03
Среднія величины:	28° 18′ 30″	8 ч. 54 м. 02,5 с.	120° 13,5′	8 ч. 54 м. 55,75 с.

Среднему моменту пеленговъ на ε Orionis, 8 ч. 54 м. 55,75 с., соотвѣтствуетъ средній пеленгъ 129° 13′ 30″. Требуется привести къ этому моменту пеленгъ на Полярную звѣзду. Изъ таблички видно, что въ моментъ 8 ч. 54 м. 02,5 с. средній

пеленгъ на Полярную звѣзду равнялся 28° 18′ 30″. Разница между средними моментами пеленговъ на ε Orionis и Polaris равна: 8 ч. 54 м. 55,75 с.—8 ч. 54 м. 02,5 с.=0 ч. 00 м. 53,25 с. За этотъ промежутокъ времени азимутъ Полярной звѣзды нѣсколько измѣнится, а именно увеличится (ибо въ данномъ случаѣ числовая величина отсчетовъ на Polaris возрастаетъ). Надо узнать величину этого измѣненія. Изъ той же таблицы видно, что за промежутокъ времени между первымъ и послѣднимъ пеленгомъ, равный 5 м. 35 с., азимутъ Полярной звѣзды измѣнился на 3′. Слѣдовательно, перемѣну азимута въ теченіе 53,25 с. мы найдемъ по пропорціи:

$$x : 0°03′ = 53{,}25 \text{ с.} : 5 \text{ м. } 35 \text{ с.}$$

$$x = 0° \ 00′ \ 29″.$$

Придавъ эту величину къ среднему пеленгу Полярной звѣзды, получаемъ 28° 18′ 59″, что соотвѣтствуетъ моменту 8 ч. 54 м. 55,75 с. Разность же азимутовъ обѣихъ звѣздъ: Polaris и ε Orionis равна 129° 13′ 30″—28° 18′ 59″=100° 54′ 31″.

Зная по таблицамъ или опредѣливъ непосредственнымъ вычисленіемъ по счислимой широтѣ и звѣздному времени на меридіанѣ азимутъ Полярной звѣзды въ данный моментъ, мы легко найдемъ азимутъ ε Orionis, по которому, примѣняя формулы (8) и (9), безъ труда вычислимъ долготу мѣста, или по формуламъ (11) и (12)—широту.

Совершенно безполезно указывать ходъ вычисленій:—онъ въ высшей степени простъ и не требуетъ объясненій.

При вычисленіи мы встрѣчаемся съ нѣкоторымъ неудобствомъ, общимъ съ такимъ же неудобствомъ, замѣчаемымъ при опредѣленіи мѣста корабля по высотамъ свѣтилъ, а именно: въ вычисленіе часового узла входитъ счислимая широта, а въ вычисленіе широты—счислимая долгота. При неизбѣжныхъ ошибкахъ въ этихъ элементахъ получаются соотвѣтствующія погрѣшности и въ вычисленныхъ результатахъ. Избѣжать этихъ погрѣшностей можно употребленіемъ способа Сомнера, который нужно нѣсколько видоизмѣнить въ примѣненіи къ методу опредѣленія мѣста по разности азимутовъ свѣтилъ. Для этого на-

блюдаютъ разность азимутовъ Полярной звѣзды и другой, находящейся на первомъ вертикалѣ или вблизи него. Въ томъ, что звѣзда дѣйствительно находится въ требуемомъ положеніи, слѣдуетъ удостовѣриться пеленгомъ на нее по компасу. Затѣмъ наблюдаютъ разность азимутовъ между Polaris и иною звѣздой, близкой къ верхней кульминаціи. Компасный пеленгъ и въ этомъ случаѣ укажетъ, какую звѣзду слѣдуетъ избрать для наблюденія. По азимуту звѣзды близкой къ первому вертикалу вычисляютъ широту мѣста, а по азимуту кульминирующей звѣзды—долготу.

Вычисленіе широты производятъ два раза: въ одномъ принимаютъ долготу на 10′ или на иное какое-либо число болѣе счислимой, а въ другомъ на такое же число минутъ менѣе счислимой. Обѣ полученныя точки прокладываютъ на карту и соединяютъ прямою линіей.

Долготу также вычисляютъ два раза, принимая въ первомъ вычисленіи широту на нѣсколько минутъ болѣе счислимой, а во второмъ на столько же менѣе. Получаютъ новыя двѣ точки, которыя прокладываютъ на карту и соединяютъ прямою. Пересѣченіе обѣихъ линій дастъ дѣйствительное мѣсто корабля.

Порядокъ вычисленій, по существу, довольно безразличенъ: были бы лишь правильно употреблены формулы и введены необходимыя поправки; но зная по опыту, какъ много тратится времени на вычисленія, если нѣтъ соотвѣтствующихъ схемъ, я полагалъ бы удобнымъ располагать вычисленія въ нижеслѣдующемъ порядкѣ.

Примѣръ. — $\frac{10}{23}$-го іюля 1903 г. въ счислимой широтѣ 59° 55′ N и долготѣ 25° 12′ O отъ Гринвича наблюдалась разность азимутовъ звѣздъ Полярной, β Pegasi и α Lyrae, изъ которыхъ вторая находилась вблизи перваго вертикала, на востокѣ, а третья вблизи меридіана. Моменты замѣчались по хронометру, поправка котораго = + 1 ч. 28 м. 14,7 с. Средніе моменты и среднія разности азимутовъ получились слѣдующіе.

Разность азимутовъ Polaris—β Pegasi = 95° 14′ 35″

Моментъ— 7 ч. 25 м. 04,5 с.

Разность азимутовъ Polaris—α Lyrae=189° 46′ 05″

Моментъ— 7 ч. 38 м. 43,4 с.

Требуется опредѣлить широту и долготу мѣста, примѣнительно къ способу Сомнера.

Вычисленіе широтъ.

Широты вычисляемъ по β Pegasi.

Сред. моментъ по хроном.	=	7 ч.	25 м. 04, 5 с.
Поправка хроном.	=+	1 ч.	28 м. 14, 7 с.
Сред. вр. въ Гринвичѣ	=	8 ч.	53 м. 19, 2 с.
Табл. 30-я Мореход. табл.			1 м. 18,85 с.
			8,71 с.
			0,05 с.
Звѣздный промежут.	=	8 ч.	54 м. 46,81 с
Звѣзд. время въ ср. полдень	=	8 ч.	02 м. 34,04 с
Звѣзд. время въ Гринвичѣ	=	16 ч.	57 м. 20,85 с.
Счислимая долгота O	=	1 ч.	44 м. 48 с.
Звѣздное вр. на меридіанѣ	=	18 ч.	42 м. 08,85 с.
Прямое восхож. Polaris	=	1 ч.	23 м. 48,42 с.
Часовой уголъ Polaris	=	20 ч.	05 м. 57,27 с.

Этому часовому углу Полярной звѣзды отвѣчаетъ ея азимутъ = NO 2° 01′ 18″,5. Азимутъ Polaris отыскивается по таблицамъ, или вычисляется.

Азимутъ Полярной звѣзды	—NO	2°	01′ 18″,5
Разн. азим. Polaris и β Pegasi	—	95°	14′ 35″.
Азимутъ β Pegasi	=NO	97°	15′ 53″,5

(Азимуты всегда слѣдуетъ считать отъ 0° до 180° черезъ O или W).

Для примѣненія способа Сомнера для вычисленія широты ввожу долготу на 10′ болѣе и менѣе счислимой, т. е. 26° 22′ O и 26° 02′ O.

I.

Склоненіе звѣзды β Pegasi = +27° 33′ 23″,1
RA = 22 ч. 59 м. 01.21 с.
Долгота = 1 ч. 45 м. 28 с. O.

Звѣздное время въ Гринвичѣ = 16 ч. 57 м. 20,85 с.
Звѣздное время на меридіанѣ = 18 ч. 42 м. 48,85 с.
RA β Pegasï = 22 ч. 59 м. 01,21 с.
Восточ. часов. уголъ P = 4 ч. 16 м. 12,36 с.
= 64° 03′ 05″,4.

$\tan \eta = \operatorname{cotang} \delta . \cos P$; $\cos (\varphi + \eta) = \frac{\sin P . \operatorname{cotang} \delta . \cos \eta}{\tan Z}$

log cotang δ = 0,282481
log cos P = 9,641040
log tang η = 9,923521
η = 39° 58′ 51″,5

log sin P = 9,953850
log cotang δ = 0,282481
log cos η = 9,884375
log cotang Z = −9,105440
log cos (φ + η) = −9,226146
φ + η = 180° − 80° 18′ 34″,6 =
= 99° 41′ 25″,4
η = 39° 58′ 51″,5
Широта φ = 59° 42′ 33″.9.

II.

Счислимая долгота = 26° 02′ O = 1 ч. 44 м. 08 с.
Звѣздное время въ Гринвичѣ = 16 ч. 57 м. 20,85 с.
Звѣздное время на меридіанѣ = 18 ч. 41 м. 28,85 с.
RA β Pegasi = 22 ч. 59 м. 01,21 с.
Часовой уголъ β Pegasi восточн. = 4 ч. 17 м. 32,36 с.
= 64° 23′ 05″,4.

$\tan \eta = \operatorname{cotang} \delta . \cos P$; $\cos (\varphi + \eta) = \frac{\sin P . \operatorname{cotang} \delta . \cos \eta}{\tan Z}$

log cotang δ=0,282481
log cos P=9,635810
log tang η=9,918291
η=39° 38′ 30″,0

log sin P=9,955070
log cotang δ=0,282481
log cos η=9,886519
log cotang Z=—9,105440
log cos ($\varphi+\eta$)=—9,229510
$\varphi+\eta$=180°—80° 13′ 59″,7
=99° 46′ 00″,3
η=39° 38′ 30″,0
Широта φ=60° 07′ 30″,3.

Вычисленіе долготы по α Lyrae.

III.

Вмѣсто счислимой широты 59° 55′ N, принимаемъ на 10′ менѣе, т. е. 59° 45′.

Вычисленіе по близмеридіанальному азимуту звѣзды α Lyrae, склоненіе которой=+38° 41′ 35″,5, прямое восхожденіе= =18 ч. 55 м. 50,41 с.

Азимутъ Полярной звѣзды, опредѣленный по таблицамъ, равенъ NO 1° 55′ 42″

Разн. азим. Polaris и α Lyrae= 189° 46′ 05″
Азимутъ α Lyrae=NW 168° 18′ 13″,1
Средн. моментъ по хронометру= 7 ч. 38 м. 43, 4 с.
Поправка хронометра=+ 1 ч. 28 м. 14, 7 с.
Средн. время въ Гринвичѣ= 9 ч. 06 м. 58, 1 с.
Табл. 30-я Мореходныхъ таблицъ: 1 м. 28,71 с.; 0,98 с.; 0,02 с.
Звѣздный промежутокъ= 9 ч. 08 м. 27,81 с.
Звѣзд. время въ полдень= 8 ч. 02 м. 34,04 с.
Звѣздное время въ Гринвичѣ=17 ч. 11 м. 01,85 с.

$\text{cotang } \theta = \frac{\text{cotang Z}}{\sin \varphi}$; $\sin (P + \theta) = \text{tang } \delta . \sin \theta . \text{cotang } \varphi$.

log cotang Z=—0,683981
log sin φ=9,936431
log cotang θ=—0,747550

θ=180°—10° 08′ 21″,3.
=169° 51′ 38″,7

log tang δ=+9,903609
log sin θ=+9,245615
log cotang φ=+9,765805

log sin (P+θ)=8,915029
180°—(P+θ)=4° 43′ 00″,3
P+θ=175° 16′ 59″,7
θ=169° 51′ 38″,7
P=5° 25′ 21″,0
= 0 ч. 21 м. 41, 4 с.
Прям. восх. α Lyrae=18 ч. 33 м. 39,25 с.
Звѣзд. вр. на меридіанѣ=18 ч. 55 м. 20,65 с.
Звѣзд. вр. въ Гринвичѣ=17 ч. 11 м. 01,85 с
Долгота восточная= 1 ч. 44 м. 18, 8 с.
=26° 04′ 42″ O

IV.

Принимаемъ широту на 10′ болѣе счислимой, т. е. 60° 05′ N.

$\text{cotang } \theta = \frac{\text{cotang } Z}{\sin \varphi}$; $\sin (P + \theta) = \text{tang } \delta . \sin \theta . \text{cotang } \varphi .$

log cotang Z=—0,683981
log sin φ=9,937895
log cotang θ=—0,746086

θ=180°—10° 10′ 22″,0
θ=169° 49′ 38″,00

log tang δ=9,903609
log sin θ=9,247033
log cotang φ=9,759979

log sin (P+θ)=8,910621
P+θ=180°—4° 40′ 08″,3
=175° 19′ 51″,7
=169° 49′ 38″,0
P=5° 30′ 13″,7
= 0 ч. 22 м. 00,95 с.
Прямое восх. α Lyrae=18 ч. 33 м. 39,25 с.
Звѣзд. вр. на меридіанѣ=18 ч. 55 м. 40,20 с.
Звѣзд. время въ Гринвичѣ=17 ч. 11 м. 01,85 с.
Долгота восточная= 1 ч. 44 м. 38,35 с.
=26° 09′ 35″,2 O.

Такимъ образомъ, мы имѣемъ 4 точки:

1) Счислим. долгота 26° 22′; вычисл. шир. 59° 42′ 33″,9
2) » » 26° 02′; » » 60° 07′ 30″,3
3) Вычисл. долгота 26° 04′ 42″; счислим. шир. 59° 45′
4) » » 26° 09′ 35″,2; » » 60° 05′

Проложивъ эти точки на карту и соединивъ попарно прямыми линіями 1-ю со 2-ю и 3-ю съ 4-ю, находимъ въ пересѣченіи линій дѣйствительною мѣсто корабля, географическія координаты котораго суть:

$$\varphi = 59^\circ\ 58'\ \mathrm{N} \text{ и } L = 26^\circ\ 08'\ \mathrm{O}.$$

Особенно хорошіе результаты описанный способъ можетъ дать, если широту опредѣлять по наблюденіямъ двухъ звѣздъ, изъ которыхъ одна находится вблизи перваго вертикала на востокѣ, а другая на западѣ; для опредѣленія же долготы пользоваться также двумя звѣздами: одною до момента кульминаціи, другою послѣ кульминаціи. Въ этомъ случаѣ можно устранить всѣ погрѣшности инструмента и получить совершенно точные результаты. Къ сожалѣнію, вычисленіе требуетъ часа $1^1/_2$—2 времени, а на такой значительный промежутокъ времени на морѣ не всегда можно разсчитывать. Во всякомъ случаѣ, на вычисленіе широтъ и долготъ непосредственно по формуламъ (8), (9), (11) и (12) потребуется всего лишь нѣсколько минутъ, не болѣе чѣмъ на вычисленіе часового угла по измѣреннымъ высотамъ солнца, а потому, насколько вопросъ касается затраты времени, предлагаемый способъ не хуже нынѣ употребляемаго. По отношенію къ точности онъ уступаетъ способу высотъ, и это зависитъ исключительно отъ несовершенства пеленгаторовъ. Азимуты свѣтилъ вообще мѣняются быстрѣе ихъ высотъ, напр. экваторіальныя звѣзды въ среднемъ мѣняютъ свой азимутъ въ 1 часъ на 15° или въ 1 минуту времени—15 минутъ. Звѣзды проходящія вблизи зенита измѣняютъ свой азимутъ несравненно быстрѣе, напр. на 180° въ теченіе нѣсколькихъ минутъ времени, и если бы приборъ для пеленгованія былъ болѣе или менѣе совершеннымъ, то опредѣленіе географическихъ координатъ по азимутамъ свѣтилъ было бы много

точнѣе способа высотъ; но совершенныхъ азимутальныхъ мореходныхъ инструментовъ нѣтъ, а поэтому и на предлагаемый способъ надо смотрѣть не какъ на основной, а какъ на вспомогательный, могущій при неясности горизонта, устраняющей возможность измѣренія высотъ свѣтилъ, воспользоваться ночными азимутальными наблюденіями звѣздъ для опредѣленія мѣста корабля. При плаваніи въ сѣверныхъ моряхъ такіе случаи представляются очень нерѣдко.

Настоящая статья вызывается желаніемъ обратить вниманіе нашихъ моряковъ на особый случай рѣшенія полярнаго треугольника, примѣнительно къ опредѣленію мѣста корабля, и я былъ бы очень счастливъ, если бы этотъ слабый трудъ побудилъ лицъ болѣе меня компетентныхъ высказаться по вопросу объ азимутальныхъ наблюденіяхъ, по вопросу, которому, я убѣжденъ въ этомъ, предстоитъ видная будущность, въ зависимости отъ усовершенствованія пеленгаторовъ.

Н. Родзевичъ.

ЛАБОРАТОРІЯ ДЛЯ ИСПЫТАНІЯ МАТЕРІАЛОВЪ ВЪ СПЕЦІИ (*).

Необходимость точно установить нормы, которыя обезпечивали бы большую степень надежности службы различнаго рода приборовъ, каковы напр. манометры, вакуметры, индикаторы разныхъ системъ, пружины предохранительныхъ клапановъ, повела къ учрежденію въ 1895 г., въ королевскомъ адмиралтействѣ въ Спеціи, метрической лабораторіи снабженной нормальными, ртутными и воздушными манометрами, вакуметрами, небольшимъ котломъ для опытовъ, спеціальнымъ приборомъ для калибровки въ нагрѣтомъ состояніи пружинъ къ предохранительнымъ клапанамъ, приборомъ для калиброванія индикаторовъ и всѣми прочими принадлежностями, могущими потребоваться для выполненія необходимыхъ провѣрокъ.

Впослѣдствіи, новому отдѣлу было поручено, кромѣ того, исправленіе манометровъ, вакуметровъ, индикаторовъ, счетчиковъ оборотовъ, анемометровъ и т. п. Затѣмъ, постепенно, въ лабораторіи же сосредоточились всѣ функціи и промышленно-экспериментальнаго кабинета. Къ провѣркѣ измѣрительныхъ приборовъ присоединились: механическія испытанія сопротивленія матеріаловъ, химическія и механическія испытанія смазочныхъ веществъ, опыты съ разнаго рода топливомъ, діэлектрическими матеріалами, разнаго рода цементами, красками и т. п.; словомъ, всѣ испытанія, въ которыхъ оказалась бы надобность для опредѣленія качества или свойствъ всякаго новаго матеріала или прибора, предложенныхъ для примѣненія въ королевскомъ флотѣ.

(*) Изъ осмотра лабораторіи въ Спеціи авторомъ и частью изъ журнала «*Rivista Marittima*» 1902 г.

На ряду съ этимъ возрастали, конечно, и рессурсы лабораторіи, такъ что въ настоящее время, за исключеніемъ нѣкоторыхъ недостатковъ второстепенной важности, которые будутъ вскорѣ тоже устранены, новый отдѣлъ располагаетъ значительнымъ числомъ превосходныхъ приборовъ.

Поэтому не лишнимъ будетъ описать вкратцѣ какъ приборы, коими располагаетъ метрическая лабораторія, такъ и опыты, которые могутъ быть въ ней производимы.

Кромѣ того, на первомъ схематическомъ чертежѣ показано устройство лабораторіи, недавно законченное въ новомъ помѣщеніи.

Обязанности экспериментальной метрической лабораторіи могутъ быть подраздѣлены на три отдѣльныя категоріи:—

1) Провѣрка измѣрительныхъ аппаратовъ всякаго рода, употребляющихся при пользованіи разнаго рода двигателями (моторами), какъ напр. манометры, вакуметры, индикаторы, счетчики оборотовъ, анемометры, соленометры и т. п. Повѣрка и калиброваніе пружинъ къ предохранительнымъ клапанамъ у котловъ.

2) Механическое испытаніе сопротивленія матеріаловъ (металловъ, кабелей, цѣпей и пр.).

3) Изслѣдованіе въ промышленномъ отношеніи свойствъ смазочныхъ веществъ, топлива, діэлектрическихъ матеріаловъ, цементовъ, краски и пр.

По отношенію къ операціямъ первой категоріи, лабораторія располагаетъ слѣдующими приборами:—

а) нормальнымъ ртутнымъ манометромъ;

б) небольшимъ вертикальнымъ паровымъ котломъ;

в) тремя насосами для глицерина;

г) нормальнымъ, съ ртутью, вакуметромъ съ устроенными при немъ двумя отдѣльными приспособленіями для образованія пустоты: одно съ всасывающимъ насосомъ, а другое съ водянымъ столбомъ;

д) приборомъ для провѣрки и калиброванія пружинъ къ индикаторамъ;

е) приборомъ для повѣрки и калиброванія пружинъ къ предохранительнымъ клапанамъ.

Нормальный ртутный манометръ.—Экземпляръ, имѣющійся въ лабораторіи поставленъ фирмою Шефферъ и Буденбергъ, въ Бухау. Состоитъ изъ манометрическаго ртутнаго столба, верхняя оконечность котораго находится въ сообщеніи съ атмосферой, тогда какъ нижній конецъ сидитъ въ небольшой втулкѣ. Ртуть въ столбѣ можетъ подниматься до высоты 15 м., при чемъ эта высота соотвѣтствуетъ давленію приблизительно въ 20 атмосферъ. Ртуть заключена въ стеклянную трубку, вложенную въ особый желобокъ устроенный въ деревянной рамѣ, закрѣпленной въ деревянной башенкѣ. Снабженная дѣленіями лѣстница, находящаяся внутри башенки, даетъ возможность наблюдающему подниматься до разныхъ предѣловъ высоты для отсчитыванія ея по ртутному столбу. Дѣленіе на градусы выражено въ килограммахъ на кв. с.-м., начиная съ 0 до 20, въ десятыхъ, и въ фунтахъ на кв. д., съ 0 до 300.

Сосудикъ, съ которымъ сообщается нижній конецъ манометрическаго столба, наполненъ частью ртутью, частью водой. Кромѣ того, водою же наполнены и трубки, отвѣтвляющіяся къ верху отъ сосудика; одна изъ этихъ трубокъ можетъ быть приведена въ сообщеніе съ паромъ котла, а вторая—съ насосомъ.

Паровой котелъ.—Это—маленькій стальной котелъ вертикальнаго типа, внутри котораго концентрически расположенъ стальной кожухъ меньшаго діаметра, изображающій огневую коробку и открывающійся непосредственно въ дымовую трубу. Котелъ очень простого устройства, пригодный для легкаго перехода отъ одного давленія къ другому. Поверхность нагрѣва его составляетъ—0,90 кв. м., поверхность же колосниковой рѣшетки—0,14 кв. м.; вмѣщаетъ котелъ—0,060 куб. м. воды и 0,120 куб. м. пара. Наибольшій діаметръ его равенъ 0,590 м., а высота—1,400 м. Всѣ части разсчитаны на максимальное рабочее давленіе въ 20 к.-гр. на кв. с.-м. Котелъ снабженъ двумя предохранительными клапанами и бронзовою коробкой съ десятью впускными клапанами, отъ которыхъ отвѣтвляются: трубка приводящая паръ къ столбику ртутнаго манометра и другія, проводящія также паръ къ водопитательному прибору, металлическому контрольному манометру при котлѣ, къ прибору для провѣрки индикаторовъ, къ трубкѣ съ сцѣпленіями

для повѣрки манометровъ горячимъ способомъ, къ аппарату для калиброванія пружинъ къ предохранительнымъ клапанамъ и т. п.

Насосы.—Провѣрка манометровъ для давленій превосходящихъ 20 атм. производится посредствомъ насосовъ съ глицериномъ, при чемъ для сравненія пользуются точнымъ контрольнымъ манометромъ.

Въ лабораторіи имѣются три такіе насоса: одинъ для давленій до 50 атм., другой для давленій до 300 атм. и, наконецъ, третій, усовершенствованнаго типа (поставленный фирмой Шефферъ и Буденбергъ) для давленій до 2 000 атм. Этотъ послѣдній въ особенности удобенъ въ виду того, что при небольшихъ усиліяхъ быстро можно достигнуть высокихъ давленій.

Вакуметръ.—Этотъ приборъ, поставленный также фирмою Шефферъ и Буденбергъ, въ Бухау, состоитъ въ сущности изъ вакуметрической трубки съ ртутью и изъ приспособленія для образованія пустоты внутри этой трубки и, одновременно же, въ другой трубкѣ, приводящей первую въ сообщеніе съ вакуметромъ, подвергающимся испытанію. Вакуметрическая трубка сдѣлана изъ хрусталя и имѣетъ въ длину около 1 м.; поддерживается вертикальною стойкой съ дѣленіями, соотвѣтствующими 1 к.-гр. на каждый кв. с.-м. Въ нижней части своей трубка эта сообщается съ сосудомъ наполненнымъ ртутью, верхъ котораго открытъ для доступа атмосфернаго воздуха. Верхняя часть трубки можетъ быть приводима въ сообщеніе какъ съ атмосфернымъ воздухомъ, такъ и съ корпусомъ всасывающаго насоса, посредствомъ особо устроеннаго трубопровода снабженнаго стопорными кранами.

Насосъ для образованія пустоты—горизонтальный, простого дѣйствія, ручной.

Приборъ для провѣрки индикаторовъ.—Калибрируемый индикаторъ, снабженный соотвѣтствующею пружиной, помѣщается въ особой стеклянной камерѣ, гдѣ наполненный паромъ змѣевикъ образуетъ температуру близкую къ той, которая, по всему вѣроятію, можетъ быть достигнута внутри помѣщеній тѣхъ машинъ, при которыхъ индикатору придется функціонировать (35°—50° Ц.) Температура эта, показываемая особымъ термо-

метромъ, можетъ быть регулируема по желанію или приведеніемъ въ дѣйствіе паровпускного клапана при змѣевикѣ, или же клапаномъ, устроеннымъ въ верху камеры.

Индикаторъ помѣщается у оконечности трубки, которая можетъ быть приводима въ сообщеніе или съ паровымъ пространствомъ котла, описаннаго выше, или же съ нормальнымъ вакуметромъ. Кромѣ того, котелъ можетъ сообщаться съ нормальнымъ ртутнымъ манометромъ, или же съ металлическимъ контрольнымъ манометромъ.

Рабочій, дѣйствующій ногою на особую систему рычаговъ, можетъ проводить линіи при вращательномъ движеніи на обернутомъ бумагой цилиндрикѣ индикатора, заключенномъ въ стеклянной камерѣ. Кромѣ того, маневрируя попрежнему извнѣ, можно нажимать штифтикомъ индикатора на бумагу навернутую на цилиндръ. Дѣйствуя такимъ образомъ, одновременно обѣими системами, рабочій можетъ начертить на бумагѣ директрису (направляющую) цилиндра, на которомъ навернута бумага, директрису, которая будетъ соотвѣтствовать нѣкоторому опредѣленному давленію. Давленіе постепенно будетъ измѣняться, вслѣдствіе маневрированія парораспредѣлительнымъ клапаномъ, помѣщеннымъ между котломъ и приборомъ. Начертивъ нѣсколько директрисъ, соотвѣтствующихъ равноотстоящимъ давленіямъ, получимъ діаграмму такого рода, какъ изображенная на фиг. 1. Операція производится первый разъ съ повышеніемъ давленія, а второй съ пониженіемъ его. Получатся, въ томъ и другомъ случаѣ, величины $s = \frac{a+b+c+d+e+f}{6}$, а среднее изъ двухъ величинъ s дастъ искомую шкалу пружины.

Обыкновенно, промежутокъ между двумя линіями давленій составляетъ 2 к.-гр. на кв. с.-м. у пружинъ для высокихъ давленій и въ 1 к.-гр. на кв. с.-м. у пружинъ для низкихъ давленій. Для этихъ послѣднихъ котелъ приводится въ сообщеніе съ нормальнымъ манометромъ ради возможности достиженія наибольшей точности при отсчитываніи. Въ тѣхъ случаяхъ, когда дѣло идетъ о пружинахъ, предназначаемыхъ для работъ и съ пустотой, индикаторъ сообщается съ вакуметромъ и все

дѣленіе дополняется вычерчиваніемъ равноотстоящихъ одна отъ другой директрисъ, на одну или двѣ десятыя килограмма на каждый кв. с.-м., соотвѣтствующихъ различнымъ степенямъ пониженія.

Приборъ для провѣрки пружинъ къ предохранительнымъ клапанамъ.—Приборъ (фиг. 2) состоитъ главнымъ образомъ изъ круглой платформы A, поддерживаемой четырьмя прочными металлическими стойками. Въ центрѣ платформы имѣется отверстіе, сквозь которое пропущемъ стержень, который внизу можетъ быть сцѣпленъ съ площадкой вѣсовъ B. На верхней части стержня имѣется кругообразное утолщеніе, и между этимъ утолщеніемъ и платформой прилаживается подлежащая испытанію пружина C. Стержень заканчивается шкалою, раздѣленною на миллиметры и могущею двигаться рядомъ съ неподвижнымъ указателемъ съ ноніусомъ D. Пружина, а съ нею вмѣстѣ и часть стержня, заключены въ круглый металлическій ящикъ E, со стеклянною дверцой; внутри этого ящика посредстомъ змѣевика FF, пропускается паръ и поддерживается температура около 60° — 70° Ц., температура близкая къ температурѣ, при которой, на практикѣ, пружинѣ придется работать. Площадка вѣсовъ можетъ быть нагружаема гирями, для того, чтобы производить на пружину, вдоль ея оси, необходимое давленіе, при которомъ желательно будетъ производить нагрузку самаго клапана. Особая поперечина G, приподнимаемая посредствомъ винтового механизма HH, приводимаго въ дѣйствіе рукой или посредствомъ небольшого парового двигателя K, можетъ поднимать площадку такъ, чтобы пружина освобождалась, когда потребуется, отъ груза сдавливающаго ее.

Калиброваніе пружинъ производится слѣдующимъ образомъ: опредѣляется прежде всего усиліе Q, которое должно дѣйствовать на клапанъ въ моментъ его открытія для выпуска пара, принимая, конечно, въ расчетъ при вычисленіи этого усилія, если того потребуетъ особое устройство клапана, и вѣсъ какъ штока парового золотника, такъ и пружины.

Измѣряются, слѣдовательно, сжатіе, коему подвергается пружина помѣщенная въ приборѣ, путемъ измѣненія величины нагрузки на площадку вѣсовъ, въ предѣлахъ, заключающихъ

въ себѣ величину Q. Вычертивъ діаграмму укорачиваній пружины подъ вліяніемъ усилій, получаемъ точнымъ образомъ, пользуясь этою діаграммой, укорачиваніе, соотвѣтствующее величинѣ Q, предварительно вычисленной; это укорачиваніе и будетъ именно тѣмъ, которому должна будетъ подвергаться пружина во время прикрѣпленія ея на мѣсто, къ соотвѣтствующему клапану.

Выше уже упоминалось, что въ число обязанностей метрической экспериментальной лабораторіи входитъ, помимо провѣрки манометровъ, вакуметровъ, счетчиковъ оборотовъ и т. п., и починка этихъ же приборовъ. Обыкновенно, по провѣркѣ манометровъ, они передаются на попеченіе рабочихъ-спеціалистовъ, прикомандированныхъ къ лабораторіи, которые и вывѣряютъ ихъ для того, чтобы они давали точныя показанія въ предѣлахъ ошибокъ, которыя считаются допустимыми. Предѣлы эти слѣдующіе:—

0,1 к.-гр. на кв. с.-м. для контрольныхъ манометровъ;

0,02 до 0,03 h (если h является давленіемъ указываемымъ манометромъ) для обыкновенныхъ манометровъ. Допускается ошибка въ 0,02 h для давленій меньшихъ, чѣмъ то, которое при нормальныхъ условіяхъ должно быть показываемо манометромъ, и ошибка въ 0,03 h для болѣе высокихъ давленій.

Наиболѣе обычными работами по исправленію манометровъ являются: замѣна циферблата или пружины, починка эластической трубки и пр.

Вторая категорія, на которыя могутъ быть подраздѣлены обязанности метрической лабораторіи заключаетъ въ себѣ, какъ указывалось уже выше, механическія испытанія силы сопротивленія матеріаловъ.

Для этого второго рода испытаній, которымъ подвергаются, главнымъ образомъ, якоря, цѣпи, металлическіе и пеньковые канаты, строительные матеріалы, приводные ремни и т. п., лабораторія располагаетъ слѣдующими приборами:—

1) Машина для пробы на растяженіе (Шнейдеръ-Крёзо);
2) Тоже (О-во «Forges et Chantiers»);
3) Тоже (Амслеръ-Лаффонъ);

4) Тоже, съ автоматическимъ самопишущимъ приборомъ для пробы на растяженіе, сжатіе и изгибъ (Тиніусъ Ольсенъ, Филадельфія);
5) Тоже, для пробы на растяженіе якорей, цѣпей, металлическихъ кабелей, толстыхъ металлическихъ полосъ (Броунъ Леноксъ, Лондонъ);
6) Тоже, для пробы на сжатіе (Амслеръ-Лаффонъ);
7) Тоже, для пробы на скручиваніе (Амслеръ-Лаффонъ);
8) Тоже, для пробы на ударъ или сотрясеніе (Тиніусъ Ольсенъ, Филадельфія)

Машина Шнейдеръ-Крёзо для пробы на разрывъ.— Машина обыкновеннаго типа съ простымъ рычагомъ (фиг. 3). Усиліе производится посредствомъ груза накладываемаго на особую площадку A, на одномъ изъ концовъ рычага B, а сопротивленіе указывается испытуемымъ брускомъ, укрѣпленнымъ въ особыхъ тискахъ C, расположенныхъ на другомъ концѣ.

Для того, чтобы имѣлась возможность держать рычагъ всегда въ горизонтальномъ положеніи, опорный шипъ D можетъ смѣщаться вертикально, вдоль корпуса машины; рычагъ, который очень тяжелъ, можетъ приподниматься при помощи гидравлическаго ворота E, приводимаго въ дѣйствіе особымъ нагнетательнымъ насосомъ. Наибольшее усиліе вырабатываемое этою машиной составляетъ 30 т. Можно испытывать бруски до 400 м.-м. длиной.

Вышеописанная машина представляетъ не особенно удобный типъ; она занимаетъ много мѣста вслѣдствіе расположенія рычага въ длину, вмѣсто системы рычаговъ примѣняемыхъ въ новѣйшихъ машинахъ. Требуется не менѣе 30 минутъ въ среднемъ для всякаго испытанія и не менѣе 4 челов. рабочихъ для наблюденія за ея работой. Въ силу этого она, обыкновенно, рѣдко употребляется.

Приборъ Общества «Forges et Chantiers de La Seyne» для испытанія на разрывъ.—Въ этомъ приборѣ (фиг. 4), органомъ, развивающимъ силу растяженія, является поршень, который движется по всему просвѣту цилиндра A, установленнаго на соотвѣтствующей рамѣ B. Ниже поршня, посредствомъ спе-

ціально устроеннаго нагнетательнаго насоса, впускается масло, подвергающееся давленію; все устроено такъ, что каждой атмосферѣ давленія соотвѣтствуетъ усиліе, производимое поршнемъ, равное 1 т. Развитое усиліе, передаваемое посредствомъ тисковъ C испытуемому бруску D, измѣряется посредствомъ соотвѣтствующей системы рычаговъ EE. По главному плечу крайняго изъ этихъ рычаговъ движется, вдоль шкалы съ дѣленіемъ на килограммы, грузъ F, направляемый безконечнымъ винтомъ, приводимымъ въ движеніе небольшимъ маховикомъ. Во все время продолженія испытанія, гирька передвигается такъ, чтобы крайній изъ рычаговъ поддерживался всегда въ горизонтальномъ положеніи; при этомъ условіи на шкалѣ, въ томъ мѣстѣ, гдѣ гирькой будетъ опредѣлено это положеніе равновѣсія, будетъ отмѣчаться размѣръ полученнаго напряженія.

Максимумъ усилія, которое можетъ быть развито при помощи этого прибора, составляетъ 50 т. Испытывать можно бруски до 500 м.-м. полезной длины. И хотя это приборъ скорѣе устарѣлаго типа, но онъ имѣетъ и свои качества: не громоздокъ, точный и имъ возможно легко и скоро управляться.

Приборъ для испытанія на разрывъ Амслеръ-Лаффона. Корпусъ этого прибора (фиг. 5) состоитъ изъ поперечины B, на которую опирается дно цилиндра C, прикрѣпленнаго къ фундаменту D самой машины. Стержень E съ винтообразными нарѣзками можетъ быть поднимаемъ или опускаемъ посредствомъ рукоятки или при помощи передаточныхъ ремней и системы зубчатыхъ колесъ F. Съ этимъ стержнемъ соединенъ одинъ изъ тисковъ G, поддерживающихъ испытуемый брусокъ, тогда какъ другой соединенъ съ поперечиной H, передающей усиліе поршню, могущему двигаться внутри верхняго цилиндра C. Цилиндръ этотъ наполненъ масломъ и давленіе развиваемое въ немъ передается, вслѣдъ за опусканіемъ стержня E, манометрическому ртутному столбу K. Предѣлъ нагрузки, отмѣчаемый на манометрическомъ столбѣ, равенъ 5 000 к.-гр., но можно устроить такъ, чтобы предѣльная высота ртутнаго столба обозначала только 1 050 к.-гр. Въ первомъ случаѣ отсчитыва-

ніе получается съ приближеніемъ до 5 к.-гр., а во второмъ—до 1 к.-гр.

Въ манометрической трубкѣ находится маленькій металлическій цилиндръ, плавающій на поверхности ртути и привязанный къ проволочному шнуру, двигающемуся по желобку блока и имѣющему на свободномъ концѣ противовѣсъ. Движеніе этого поплавка по прямой линіи, сопровождающее поднятіе ртути по мѣрѣ возрастанія напряженія, переходитъ во вращательное движеніе барабана I, обернутаго листомъ бумаги. Удлиненіе испытуемаго бруска переходитъ, при помощи соотвѣтствующаго передаточнаго механизма, въ движеніе по прямой линіи штифтика, пишущаго на барабанѣ. Штифтикъ этотъ чертитъ, слѣдовательно, на листкѣ діаграмму работы деформаціи бруска.

Приборъ этотъ легокъ для дѣйствія и, кромѣ того, онъ допускаетъ значительную точность по отношенію къ опредѣленію развиваемыхъ напряженій. При помощи этого прибора могутъ быть испытываемы бруски длиной до 500 м.-м.

Автоматическій самопишущій приборъ для испытаній на разрывъ, сжатіе и изгибъ (Тиніусъ Ольсенъ).—Испытуемый брусокъ поддерживается особыми зажимами, при чемъ одинъ зажимъ соединенъ съ неподвижною платформой, устроенной вверху, въ корпусѣ прибора, а другой—съ подвижною платформой, устроенной ниже. Эта вторая платформа постепенно опускается при помощи механизма съ винтами и зубчатыми сцѣпленіями, приводимыхъ въ движеніе посредствомъ ременной передачи. Сопротивленіе бруска растяженію, а слѣдовательно и опусканію платформы, сообщается системѣ рычаговъ; на крайнемъ изъ этихъ рычаговъ помѣщается гирька. Перемѣщеніе гирьки происходитъ автоматически очень простымъ и остроумнымъ способомъ, который мы попытаемся изложить вкратцѣ. Гирька прикрѣплена къ гайкѣ, въ которой вращается винтъ соединенный однимъ концомъ своимъ съ центромъ диска, на которомъ имѣются два концентрическія возвышенія, имѣющія форму кольца и расположенныя на небольшомъ другъ отъ друга разстояніи. Въ промежуткѣ, находящемся между двумя возвышеніями, помѣщается небольшой валикъ, соединенный

съ осью, воспринимающей непрерывное вращательное движеніе постоянно соотвѣтствующее движенію зубчатой передачи, которое, вызывая опусканіе платформы, въ то же время производитъ напряженіе, дѣйствующее на брусокъ. На оси небольшого валика имѣется подвѣска, помѣщающаяся между двумя электромагнитами и могущая быть притягиваема къ тому или другому изъ нихъ или же оставаться висящей между обоими. Въ то время, когда эта подвѣска притягивается которымъ-либо изъ двухъ электромагнитовъ, ось перемѣщается вверхъ, такъ что маленькій валикъ приходитъ въ соприкосновеніе съ наружнымъ возвышеніемъ большого диска и производитъ, благодаря тренію о возвышеніе, вращеніе этого диска въ опредѣленномъ направленіи.

Если же подвѣска притягивается другимъ электромагнитомъ, то ось маленькаго валика опускается, валикъ приходитъ въ соприкосновеніе съ внутреннимъ возвышеніемъ на большомъ дискѣ, и такъ какъ направленіе его вращенія не измѣняется, то онъ производитъ вращеніе этого послѣдняго въ направленіи противоположномъ направленію вращенія опредѣленнаго ранѣе. А въ силу того, что къ большому диску прикрѣпленъ, какъ говорилось уже выше, винтъ приводящій въ движеніе гирьку, то въ первомъ случаѣ винтъ будетъ вращаться въ одномъ направленіи, а во второмъ—въ противоположномъ; въ первомъ случаѣ, слѣдовательно, гирька двинется впередъ, а во второмъ отодвинется обратно. Итакъ, подвѣска оси маленькаго валика притягивается тѣмъ или другимъ электромагнитомъ въ зависимости отъ того, направится ли токъ возбуждаемый особою батареей изъ элементовъ къ той или другой изъ катушекъ, составляющихъ электромагниты. Токи обѣихъ катушекъ сходятся на оконечности рычага, на которомъ находится гирька; одинъ замыкается при поднятіи рычага, а другой при опусканіи его. Въ первомъ случаѣ начинаетъ дѣйствовать электромагнитъ, обусловливающій движеніе гирьки впередъ, а во второмъ случаѣ—тотъ, который производитъ движеніе гирьки назадъ. Въ то время, когда рычагъ находится въ совершенно горизонтальномъ положеніи, или въ положеніи равновѣсія, при которомъ производимое усиліе равно усилію производя-

щемуся на брусокъ, оба тока разобщены, а потому маленькій валикъ вертится между двумя возвышеніями, не прикасаясь къ нимъ, такъ какъ большой дискъ совершенно не вертится, а гирька неподвижна. Каждое дѣленіе шкалы, устроенной на рычагѣ вѣсовъ, означаетъ 1 т.; шкала доходитъ до 50 т., выражающихъ предѣльную нагрузку машины. Дробныя величины тонна до 5 к.-гр. отсчитываются на дискѣ, приводящемъ въ движеніе винтъ производящій перемѣщеніе гирьки. Измѣняя, впрочемъ, вѣсъ гирьки можно достигнуть того, что всякое дѣленіе отмѣченное на рычагѣ вѣсовъ будетъ соотвѣтствовать 100 к.-гр., такъ что каждое дѣленіе на дискѣ будетъ составлять 0,5 к.-гр.

Посредствомъ различныхъ комбинацій зубчатыхъ колесъ, можно достигнуть шести различныхъ скоростей опусканія платформы и двухъ скоростей ея поднятія.

Машина снабжена самопишущимъ приборомъ, вычерчивающимъ діаграмму удлиненій или сжатій во время дѣйствія усилій; удлиненія указываются на діаграммѣ съ увеличеніемъ въ 5 разъ.

При испытаніяхъ на сжатіе, брусокъ помѣщается между опускающейся платформой и другой нижней неподвижной платформой. При испытаніяхъ на изгибъ брусокъ лежитъ горизонтально на ребрахъ двухъ клиньевъ, загнанныхъ въ эту послѣднюю платформу, въ то время какъ въ верхней опускающейся платформѣ установленъ клинъ съ ребромъ обращеннымъ къ низу, который и производитъ на брусокъ усиліе, вызывающее его изгибъ.

Машина эта хотя нѣсколько и сложна, но работаетъ надежно и даетъ показанія большой точности. Весь трудъ рабочаго сводится къ тому, что онъ пускаетъ ее въ ходъ, предварительно укрѣпивъ брусокъ въ тискахъ, а затѣмъ наблюдаетъ за ея автоматическою работой. Это наиболѣе часто употребляющаяся и самая точная изъ всѣхъ машинъ, которыми располагаетъ лабораторія.

Испытывать можно бруски длиною до 400 м.-м.

Машина для пробы на разрывъ якорей, цѣпей и толстыхъ металлическихъ канатовъ.—Машина эта, поставленная фирмой

Броунъ Леноксъ и К°, въ Лондонѣ, является единственною этого рода, изъ имѣющихся въ Италіи. Состоитъ главнымъ образомъ изъ гидравлическаго пресса, посредствомъ котораго достигается то усиліе, которое должно дѣйствовать на цѣпь или канатъ, и изъ системы рычаговъ, являющихся органомъ измѣренія этого усилія. Прессъ, посредствомъ пустотѣлыхъ чугунныхъ стоекъ, связанныхъ вмѣстѣ, съ общею осью расположенныхъ горизонтально, составляетъ неподвижное цѣлое съ фундаментомъ. На нѣкоторомъ разстояніи, около середины всей длины, между стойками установлена прямоугольная рама, ширина которой превосходитъ ширину, опредѣляемую постояннымъ разстояніемъ осей самыхъ стоекъ.

Въ пространствѣ, заключенномъ въ предѣлахъ этой рамы, помѣщаются гаки якорей, которые подвергаются пробѣ на растяженіе. Разстояніе между прессомъ и системой рычаговъ составляетъ около 30,40 м., такъ что между колонками остается мѣсто для всей длины цѣпей размѣровъ принятыхъ въ итальянскомъ флотѣ, т. е. 15 саж. (6-ф.)=27,43 м. Общая длина прибора составляетъ 40,60 м.

Прессъ дѣйствуетъ посредствомъ минеральнаго масла, находящагося подъ давленіемъ, производимымъ особымъ нагнетательнымъ насосомъ. Максимумъ усилія, которое прессъ можетъ дать, составляетъ около 150 т.

Система рычаговъ, являющаяся органомъ для измѣренія усилія, состоитъ изъ рычага, конецъ самаго длиннаго плеча котораго соединенъ, посредствомъ тяги, съ другимъ рычагомъ дѣйствующимъ подобно вѣсамъ. По этому послѣднему рычагу ходитъ гиря; къ оконечности его длиннаго плеча прикрѣплены чугунные диски, каждый изъ которыхъ вырабатываетъ усиліе въ 5 т. Диски эти раздѣлены на 5 группъ: въ двухъ группахъ по одному диску, въ одной 4, а въ остальныхъ двухъ по 10. Каждая группа можетъ дѣйствовать отдѣльно или единовременно съ другими на концѣ вѣсовъ.

Такимъ образомъ, можно уравновѣшивать усилія въ 10, 20, 50 т., приводя въ дѣйствіе каждую группу дисковъ отдѣльно, а также усилія между величинами указанными выше, равно какъ и превосходящія ихъ до предѣла въ 140 т., при чемъ

приводятся въ дѣйствіе въ отдѣльности или всѣ вмѣстѣ группы дисковъ. И наконецъ гиря двигающаяся вдоль коромысла вѣсовъ можетъ уравновѣшивать, въ крайнемъ своемъ положеніи, усиліе въ 10 т. Въ общей сложности, слѣдовательно, максимумъ усилія, которое можетъ быть уравновѣшено посредствомъ вышеописанной системы рычаговъ и грузовъ, составляетъ 150 т. На коромыслѣ вѣсовъ имѣется шкала, раздѣленная на дѣленія отъ 0 до 10 т., на которой можно отсчитывать сотыя килограмма; десятки могутъ отсчитываться на отдѣльномъ циферблатѣ, помѣщенномъ на маховичкѣ, посредствомъ котораго производится передвиганіе гирьки.

Приборъ снабженъ особыми прочными рукоятками, посредствомъ которыхъ можно ломать куски цѣпи, такъ какъ такая ломка входитъ въ число испытаній производящихся при пріемкѣ новыхъ цѣпей.

Приборъ, кромѣ того, снабженъ еще особыми зажимами для испытанія толстыхъ металлическихъ полосъ на растяженіе и спеціальными клещами для задерживанія цѣпныхъ канатовъ, которые приходится тоже подвергнуть испытанію.

Пробы новыхъ цѣпей и якорей, производящіяся посредствомъ вышеописаннаго прибора,—тѣ же, что практикуются въ англійскихъ учрежденіяхъ, гдѣ торговою палатой (Board of Trade) разрѣшено производить ихъ согласно особымъ правиламъ, вкратцѣ изложеннымъ въ законахъ о цѣпяхъ, канатахъ и якоряхъ (Chains, Cables and Anchors Acts).

Что касается цѣпей уже бывшихъ въ употребленіи, то первая провѣрка состоитъ въ точномъ опредѣленіи калибра, съ цѣлью установить степень изнашиванія, которому подверглись цѣпи. Считается, что цѣпи еще годны для употребленія, пока изнашиваніе не достигнетъ:

4 м.-м. для цѣпей калибромъ отъ 58 до 44 м.-м.
3,5 » » » » » 42 » 36 »
3 » » » » » 36.

Кромѣ того, необходимо, чтобы постоянное удлиненіе на 10 звеньевъ поддерживалось менѣе м.-м. 80, 70, 60. Наконецъ, цѣпи, по длинѣ ихъ, подвергаются пробѣ на разрывъ, при

чемъ употребляются «пробныя нагрузки», равныя $^{8}/_{10}$ тѣхъ, которыя пришлось бы примѣнять для новыхъ цѣпей того же калибра.

Машина для испытанія на сжатіе (*Амслеръ-Лаффонъ*).— Въ машинѣ этой (фиг. 6) сдавливающее усиліе вырабатывается поршнемъ, движущимся въ цилиндрѣ A и соединеннымъ, посредствомъ штока, съ платформой B. Другая, совершенно такая же, платформа устроена сверху и соединена съ винтообразно-нарѣзаннымъ стержнемъ C, который, благодаря особому маховику D, не можетъ быть доведенъ до опусканія, пока обѣ платформы не соприкоснутся. Пользуясь соотвѣтствующимъ образомъ этимъ маховикомъ, можно устроить такъ, чтобы какъ разъ между обѣими платформами приходился предметъ, подлежащій испытанію. Затѣмъ, при помощи маленькаго насоса, приведеннаго въ дѣйствіе посредствомъ системы сцѣпленія колесъ E и рычага F, въ цилиндрѣ A подвергается сжиманію масло, чѣмъ и вызывается поднятіе поршня, а, слѣдовательно, и нижней платформы. Подвергающееся сжиманію масло, вызывая поднятіе поршня, дѣйствуетъ въ то же время на рукоятку особаго маленькаго поршня, давящаго въ свою очередь на ртуть, содержащуюся въ манометрической трубкѣ G устроенной сбоку прибора. Ртуть поднимается по мѣрѣ возрастанія усилія, и высота поднятія ея, на шкалѣ, означаетъ величину самаго усилія. На шкалѣ двоякаго рода дѣленія: одно указываетъ давленіе, выраженное въ тоннахъ, производимое на испытуемый предметъ и каждое изъ такихъ дѣленій соотвѣтствуетъ 0,10 т.; другое же указываетъ давленіе, въ килограммахъ на кв. с.-м., полагая, что испытываемый предметъ имѣетъ въ разрѣзѣ по 5 с.-м. съ каждой стороны, и каждое изъ такихъ дѣленій соотвѣтствуетъ 1 к.-гр. на кв. с.-м. Максимумъ могущаго быть выработаннымъ усилія составляетъ 34 т.

Этотъ приборъ для сжиманія употребляется, кромѣ того, для испытанія твердости матеріаловъ, и главнымъ образомъ металловъ, по хорошо извѣстному способу Фёппля. Два куска наитвердѣйшей стали, кубической формы, прикрѣпляются одинъ къ нижней платформѣ, а другой къ верхней; на каждомъ изъ этихъ кусковъ сдѣлано по желобку, полукруглому въ разрѣзѣ.

Въ желобки помѣщаются два цилиндра изъ испытуемаго матеріала, такимъ образомъ, чтобы производящія цилиндровъ получались перпендикулярными. При приведеніи цилиндровъ въ соприкосновеніе получается усиліе сжиманія равное 1 000 к.-гр. и измѣряется степень получающагося проницанія; степень этого проницанія и будетъ показателемъ степени твердости матеріала, изъ коего сдѣланы цилиндры.

Машина для пробы на скручиваніе (Амслеръ-Лаффонъ).— Машина эта пріобрѣтена недавно и устроена слѣдующимъ образомъ:—Большое зубчатое колесо приводится въ дѣйствіе безконечнымъ винтомъ, винтъ въ свою очередь— шкивомъ, получающимъ движеніе отъ передаточнаго механизма въ мастерской. Ось этого колеса лежитъ въ прочномъ подшипникѣ и къ ней присоединена серьга, въ которой можетъ быть закрѣпленъ, посредствомъ зубчатыхъ зажимовъ, одинъ изъ концовъ испытываемаго бруска. Другой конецъ укрѣпленъ въ такой же подвѣскѣ, расположенной на могущемъ быть измѣняемымъ разстояніи отъ перваго и прикрѣпленной неподвижно къ оси концентрической по отношенію къ оси колеса. На этой оси прикрѣплено шпонками длинное вертикальное коромысло, снизу котораго подвѣшенъ грузъ; коромысло и грузъ вмѣстѣ образуютъ маятникъ.

По укрѣпленіи бруска на мѣсто и приведеніи колеса въ движеніе, брусокъ заставляетъ вертѣться и ось, на которой подвѣшенъ маятникъ. Степень перемѣщенія этого послѣдняго изъ его нормальнаго положенія равновѣсія даетъ мѣру момента скручиванія, дѣйствующаго на брусокъ. Движеніе маятника отмѣчается на дискѣ съ дѣленіями, указывающемъ моментъ скручиванія въ килограммо-метрахъ. Когда брусокъ ломается, маятникъ не приходитъ въ вертикальное положеніе, такъ какъ особое приспособленіе задерживаетъ его въ томъ крайнемъ положеніи. котораго онъ достигъ.

Машина снабжена самозаписывающимъ приборомъ, состоящимъ изъ маленькаго цилиндра съ навернутой на него бумагой, расположеннаго нормально относительно оси зубчатаго колеса; цилиндрикъ этотъ совершаетъ число оборотовъ равное числу оборотовъ дѣлаемыхъ колесомъ, въ то время,

какъ пишущій штифтикъ передвигается по направленію производящей величинъ пропорціональныхъ движеніямъ маятника, и именно въ моменты скручиваній, которымъ послѣдовательно подвергается брусокъ. Получающаяся діаграмма даетъ поэтому для каждаго угла скручиванія соотвѣтствующій моментъ. Ось, на которой виситъ маятникъ, можетъ быть перемѣщаема такъ, чтобы можно было мѣнять по произволу разстояніе между подвѣсками, на которыхъ держится брусокъ. Испытанію могутъ быть подвергаемы, слѣдовательно, бруски различной длины до наибольшей въ 0,50 м.

Посредствомъ этой машины можно достичь максимальнаго момента скручиванія въ 150 к.-гр.-м. Можно продолжать скручиваніе до излома, испытывать стальные стержни діаметромъ въ 25 м.-м., круглые или четырехгранные бруски до 40 м.-м. толщиною.

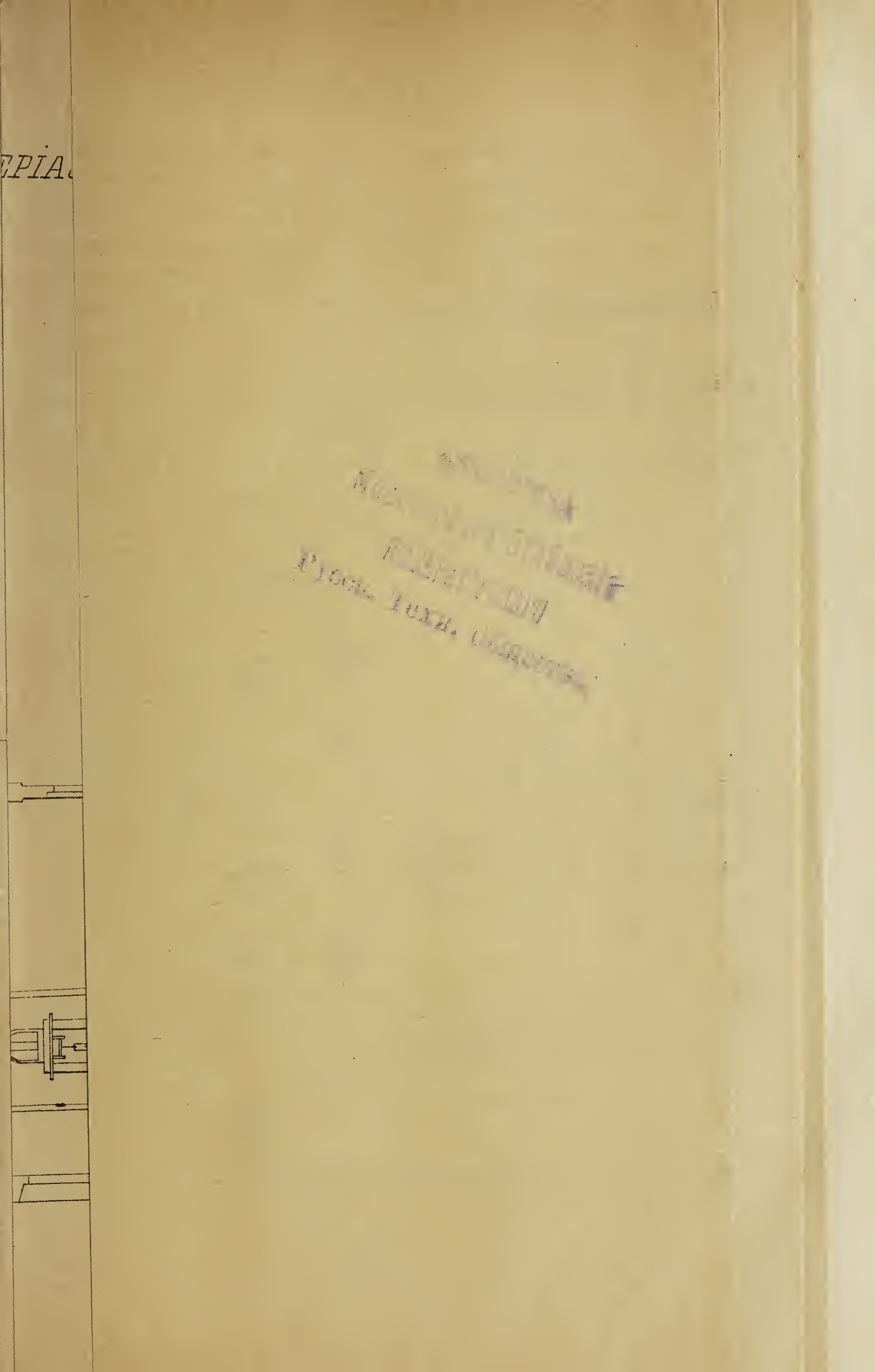
Ударная машина (*Тиніусъ Ольсенъ*).—Она состоитъ (фиг. 7) изъ чугуннаго основанія A, укрѣпленнаго на толстомъ деревянномъ фундаментѣ B и поддерживающаго чугунную болванку и желѣзную колонну D, къ верхушкѣ которой на шарнирѣ прикрѣпленъ деревянный стержень E, на нижней части котораго имѣется въ видѣ маятника ударяющая стальная масса F, имѣющая форму диска. Эта ударная масса, вѣсящая 12 к.-гр., двигается вдоль дуги круга, на которой указаны (въ сантиметрахъ) высоты паденія. Такимъ образомъ, можно легко опредѣлять въ килогр.-метр. работу, производимую массой при ея паденіи. Ударный дискъ можетъ быть установленъ въ какомъ угодно положеніи вдоль дуги и можетъ быть отпускаемъ посредствомъ нажиманія на кнопку, такъ чтобы онъ могъ двинуться и ударить въ соотвѣтствующій моментъ.

Чугунная болванка C предназначается для воспринятія удара и снабжена стойками съ зажимами H, для удерживанія предмета, подвергаемаго испытанію. Предметъ этотъ принимаетъ на себя ударъ не непосредственно отъ самого ударнаго диска, а черезъ посредство стального цилиндра K, могущаго двигаться внутри стойки L, въ которую и ударяетъ дискъ. Максимальная высота паденія составляетъ 50 с.-м., такъ что предѣльная работа равна $12 \times 0{,}5 = 6$ к.-гр.-м.

Приборъ для дѣленія испытуемыхъ брусковъ (*Амслеръ-Лаффонъ*).—Приборъ этотъ, пріобрѣтенный недавно, служитъ для отмѣчанія дѣленій въ сантиметрахъ, на испытуемыхъ брускахъ, по отношенію къ которымъ потребуется измѣрить удлиненіе, обусловливаемое растяженіемъ бруска. Брусокъ укладывается горизонтально на особой подвижной телѣжкѣ, а сверху на немъ покоится зубило, нагруженное гирею. Телѣжка можетъ передвигаться по направленію оси бруска, посредствомъ особаго механизма, приводимаго въ движеніе рукояткой. При каждомъ вращеніи рукоятки телѣжка передвигается на 1 с.-м., и зубило автоматически дѣлаетъ на брускѣ знакъ. Кромѣ того, приборъ даетъ возможность измѣрять съ точностью и легко длину брусковъ послѣ излома.

Корабельный инженеръ **А. Титовъ.**

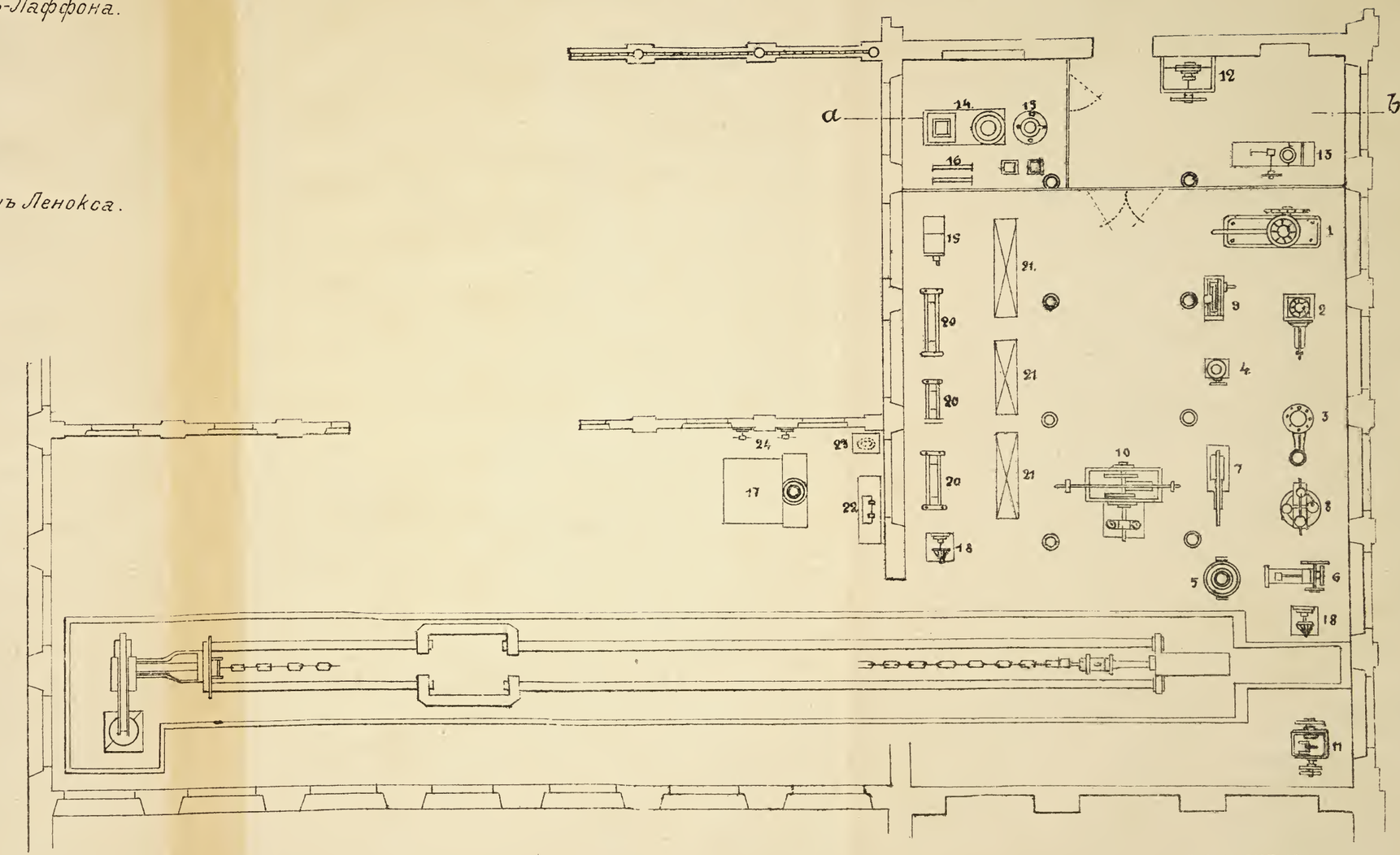
(Окончаніе слѣдуетъ).



Къ ст. „ЛАБОРАТОРІЯ ДЛЯ ИСПЫТАНІЯ МАТЕРІАЛОВЪ.“

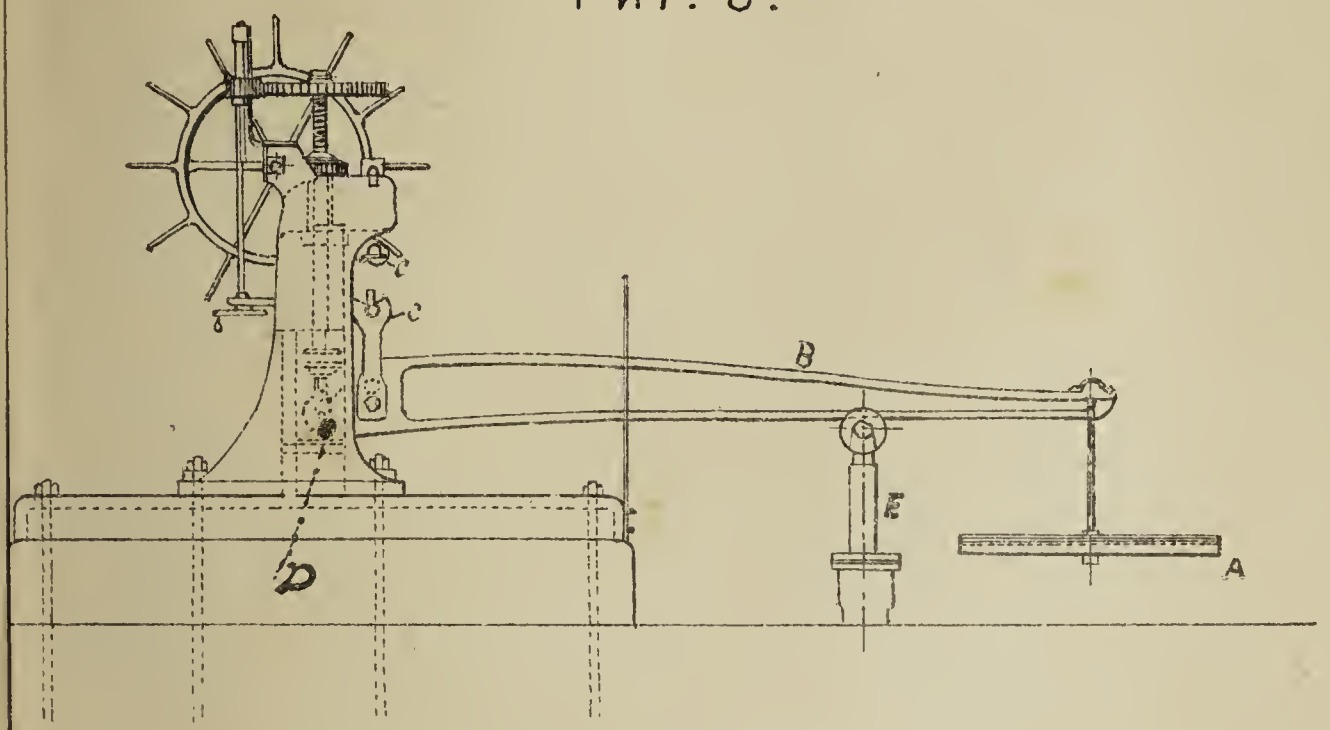
1. Машина для испытанія на разрывъ, Шнейдера.
2. » » » » » Ольсена.
3. » » » » » Forges et Chantiers.
4. » » » » » Амслеръ-Лаффона.
5. » » » на сжатіе
6. » » » на крученіе.
7. Ударная машина Ольсена.
8. » »
9. » » для намѣтки планокъ.
10. » » для пробы якорей Броунъ Ленокса.
11. » »
12. Нормальн. манометръ съ ртутью.
13. Помпа для пробы манометровъ.
14. Приборъ для пробы индикаторовъ.
15. » » предохранит. клапановъ.
16. » » индикаторныхъ пружинъ.
17. » » испытанія угля.
18. Электромоторъ
19. Пантографъ.
20. Прессъ.
21. Рабочіе столы.
22. Ящики угольные.
23. Вода для котла.
24. Питательные краны.

Расположеніе машинъ въ лабораторіи.

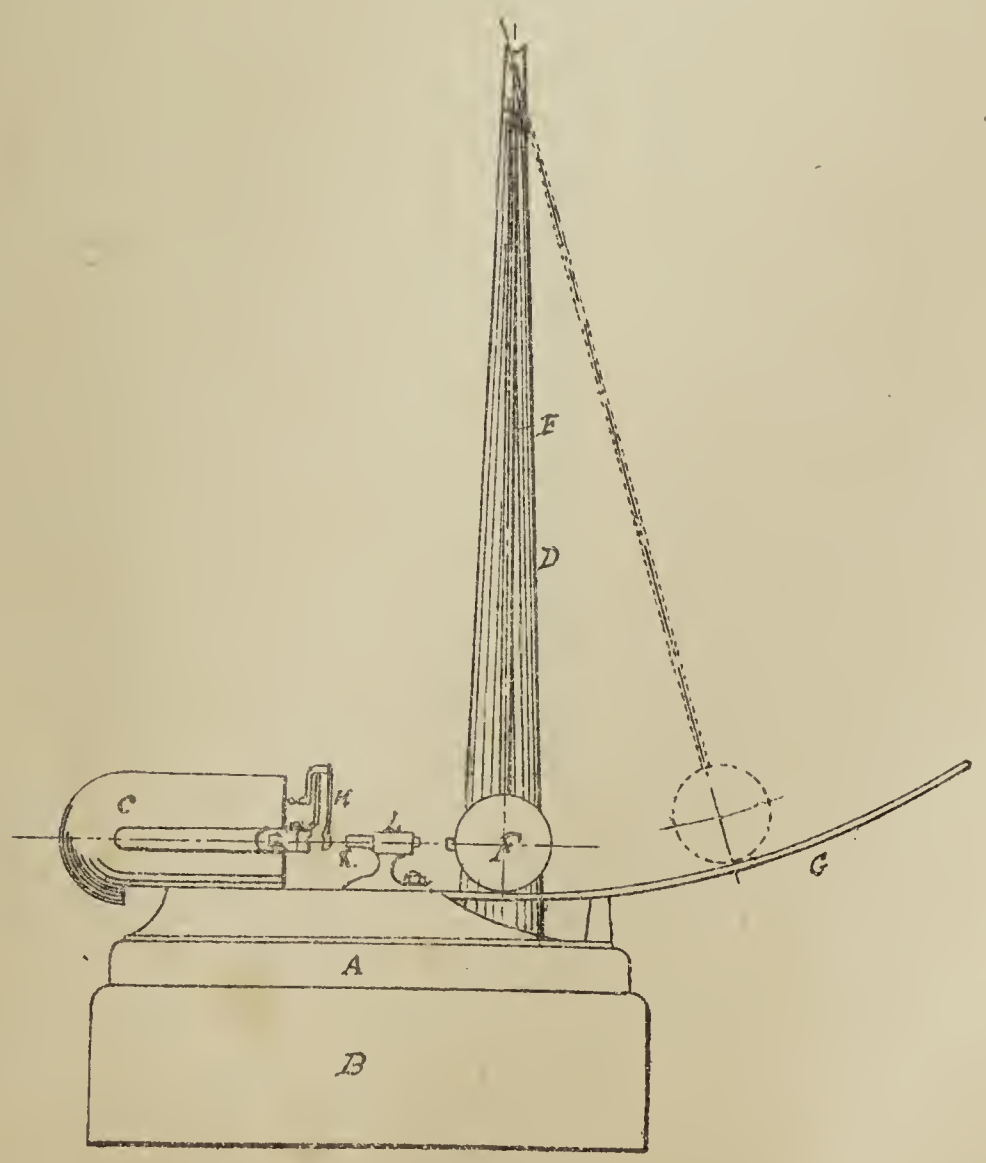


ТИПО-ЛИТ. М.М.

Фиг. 3.



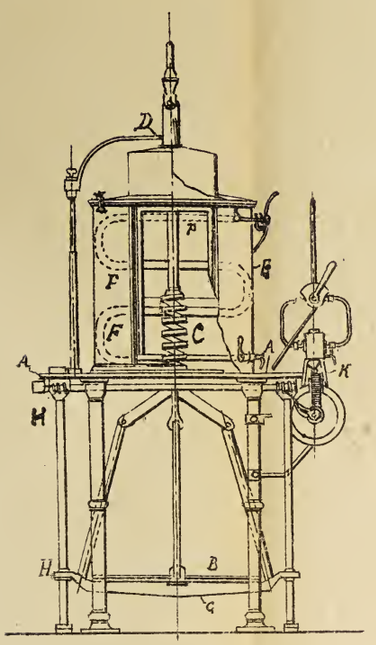
Фиг. 7.



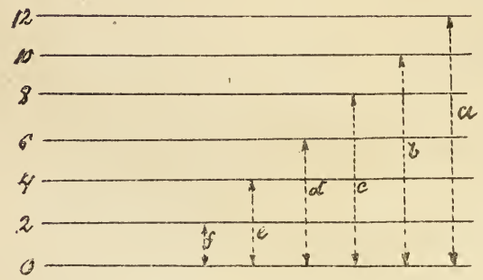
ТИПО-ЛИТ. М.М.

Къ ст. „ЛАБОРАТОРІЯ ДЛЯ ИСПЫТАНІЯ МАТЕРІАЛОВЪ.“

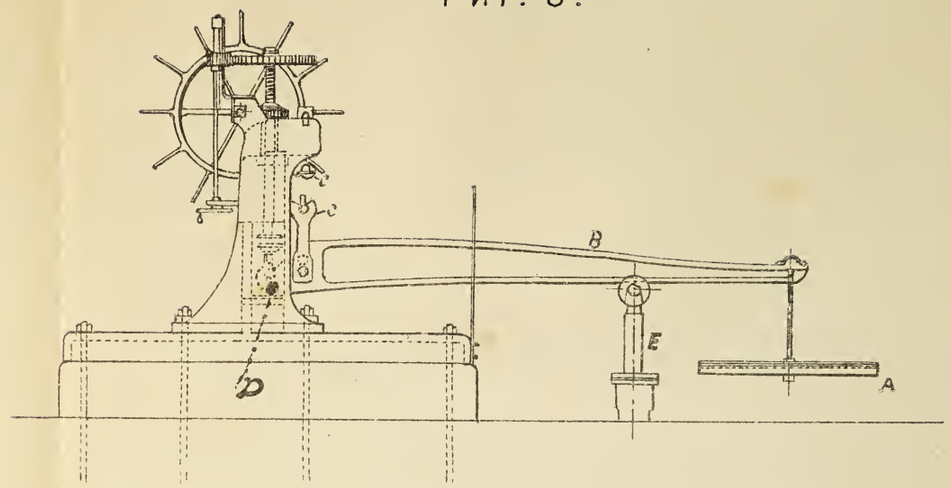
Фиг. 1.



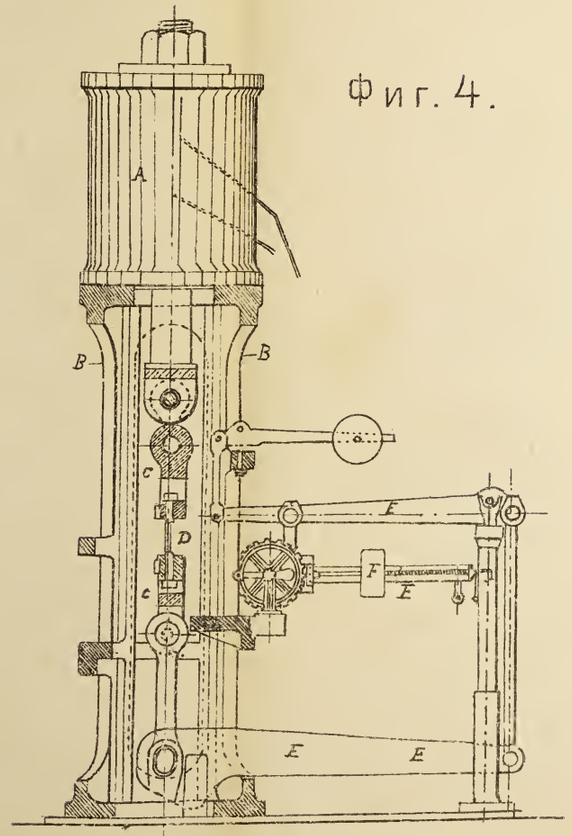
Фиг. 2.



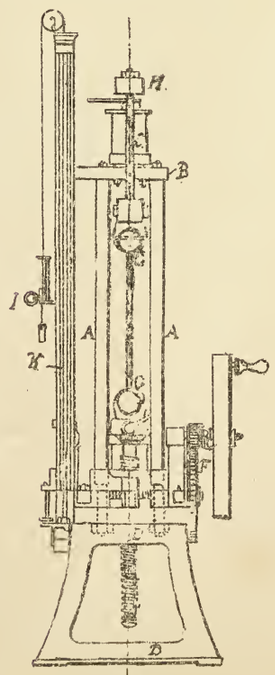
Фиг. 3.



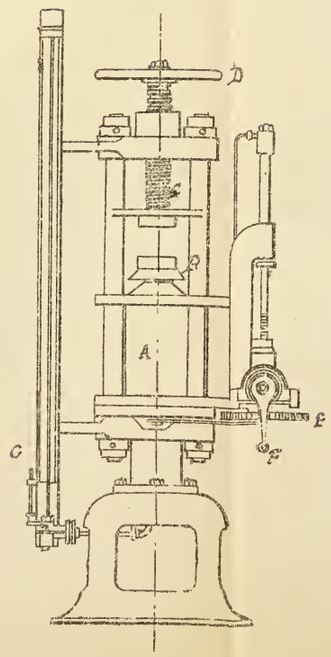
Фиг. 4.



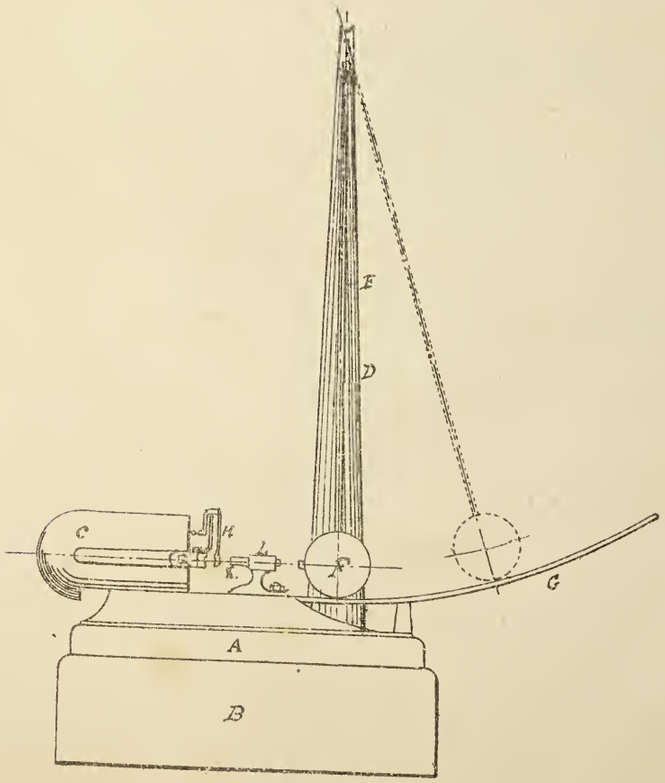
Фиг. 5.



Фиг. 6.



Фиг. 7.



ТИПО-ЛИТ. М.М.

ПСИХОЛОГИЧЕСКІЕ ФАКТОРЫ МОРСКИХЪ ПОБѢДЪ (*).

Контръ-адмирала Г. Гавотти.

Во всѣхъ своихъ очеркахъ по морской тактикѣ, и вообще всегда, когда представлялся удобный къ тому случай, авторъ старался насколько могъ нагляднѣе показать, что всѣ побѣды, одержанныя до сихъ поръ на морѣ, обусловливались главнымъ образомъ моральными причинами.

Въ настоящемъ своемъ трудѣ авторъ поставилъ себѣ цѣлью—дать общій очеркъ тѣхъ моральныхъ причинъ, тѣхъ психологическихъ факторовъ, отъ которыхъ всегда зависѣлъ въ значительной степени и будетъ зависѣть въ будущемъ исходъ сраженій.

Этотъ трудъ представляетъ собою лишь бѣглый набросокъ, но затрогиваемый въ немъ обширный вопросъ заслуживаетъ по своей важности болѣе подробнаго и глубокаго изслѣдованія.

Къ сожалѣнію, однако, въ настоящее время много пишутъ по морской тактикѣ и стратегіи и крайне мало по военной психологіи.

Часть I.—Главный начальникъ.

ГЛАВА I.—**Морскія способности.**

На морѣ всегда побѣждаетъ лучшій морякъ.
Адмиралъ В. Арминьонъ.

«Глубокое знаніе морского дѣла и морская лихость были и всегда будутъ наилучшими основами военной отваги и военно-морского искусства».

(*) Переводъ, съ нѣкоторыми сокращеніями, очерка контръ-адмирала G. Gavotti: «I Fattori psicologici delle Vittorie Navali». Roma. 1900.

Это утвержденіе автора, неоспоримое въ своей сущности, не всегда въ одинаковой степени строго подтверждается фактами, при сравненіи между собою трехъ великихъ періодовъ въ исторіи морского искусства: гребной эпохи, парусной и современной, съ паровымъ двигателемъ.

Ѳемистоклъ, Аріаменъ, Аріабинъ, Форміонъ, Лизандръ, Дуилій, Гамилькаръ, Октавій и др. не были моряками такого же рода какъ Рюйтеръ, Дюкенъ и Нельсонъ или какъ нынѣшніе и будущіе адмиралы парового флота.

Морское дѣло достигло, въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ, своего кульминаціоннаго пункта въ парусную эпоху, и одинъ изъ самыхъ великихъ моряковъ этой эпохи былъ вмѣстѣ съ тѣмъ и наиболѣе великимъ изъ морскихъ воиновъ.

Бывали тутъ и исключенія, но вообще—принявъ во вниманіе уровень морского образованія въ разныя историческія эпохи, соотвѣтствовавшій успѣхамъ морской науки и искусства и зависѣвшій также и отъ силы и свойствъ судового двигателя — можно сказать, что для того, чтобы быть хорошимъ адмираломъ въ бою было и будетъ необходимымъ — быть хорошимъ морякомъ.

Начальникъ флота, приходящій въ волненіе отъ исполненія чисто морской части своихъ обязанностей, не можетъ сохранить яснаго и спокойнаго духа для рѣшеній тактическаго характера, и навѣрно потерпитъ пораженіе.

Быть хорошимъ или настоящимъ морякомъ значитъ въ этомъ случаѣ—вполнѣ владѣть своими нервными ощущеніями въ какихъ угодно трудныхъ въ морскомъ отношеніи обстоятельствахъ, такъ чтобы не возникало никакого опасенія объ нихъ, все равно, представятся ли они въ видѣ единичнаго случая или же въ цѣломъ рядѣ осложненій, связанныхъ съ превратностями войны.

Конечно въ сраженіяхъ при Кизикѣ, Саламинѣ и Эгосъ-Потамосѣ заботы морского характера были и немногочисленны и не особенно серіозны.

Триремы сражались тогда исключительно вблизи береговъ и въ благопріятную погоду, укрываясь въ портъ въ случаѣ шторма; равнымъ образомъ онѣ не пускались въ далекія крейсерства съ

цѣлью производства развѣдокъ, и отъ моряковъ не требовалось тогда такой выносливости въ перенесеніи тягостей морской жизни, какая сдѣлалась необходимою много вѣковъ спустя — при долгихъ крейсерствахъ парусныхъ судовъ, какъ было при Турвилѣ и Нельсонѣ или еще недавно—во время крейсерствъ американцевъ передъ Сантъ-Яго.

Розыски непріятеля не были тогда еще такъ трудны, какъ они сдѣлались послѣ того какъ флоты получили возможность держаться въ открытомъ океанѣ и особенно наконецъ, когда, съ изобрѣтеніемъ парового двигателя, суда стали располагать скоростью своего хода и направленіемъ и когда они пріобрѣли свою теперешнюю быстроходность.

Такимъ образомъ, въ началѣ гребной эпохи отъ предводителей морскихъ силъ не требовалось такого морского искусства, а слѣдовательно и такой морской подготовки, какія постепенно дѣлались все болѣе и болѣе необходимыми, по мѣрѣ того какъ мореплаватели стали пускаться въ открытое море.

Греки пришли съ моря и въ море же были снова направлены Миносомъ, а въ частности аѳиняне — Ѳемистоклomъ, около времени «божественной» Саламинской битвы. Они были на морѣ, что называется, въ своей тарелкѣ—въ предѣлахъ тѣхъ трудностей, съ которыми они считали посильнымъ для себя бороться.

Мѣры, предложенныя Ѳемистоклomъ для подготовки флота къ бою, обнаруживаютъ здравое пониманіе моряка, какъ равно и приказанія Форміона и распоряженія Ификрата.

Впрочемъ, тогдашняя тактика предъявляла лишь самыя скромныя требованія къ морскому искусству, которое почти что ограничивалось маневрами тараннаго боя, и этимъ-то и объясняется, что какъ греческіе навархи, такъ и римскіе адмиралы могли быть часто избираемы изъ числа начальниковъ сухопутныхъ войскъ. Но даже и въ слѣдующихъ столѣтіяхъ того же гребного періода встрѣчаемся съ морскими битвами, выигранными адмиралами не бывшими моряками.

Власъ Ассерето готовился быть нотаріусомъ, а по словамъ одного историка, Андрей Доріа, впервые вступившій на палубу судна лишь въ возрастѣ около 50 лѣтъ, но тѣмъ не ме-

нѣе сдѣлавшійся на морѣ самымъ выдающимся въ своемъ вѣкѣ человѣкомъ, никогда не былъ настоящимъ морякомъ.

Дѣломъ судовожденія вѣдали вообще штурмана, какъ и въ первое время паруснаго флота, и мореходныя познанія начальниковъ и ихъ совѣтниковъ, ограниченныя тѣснымъ кругомъ прибрежнаго плаванія, были сходны съ познаніями какихъ-нибудь нынѣшнихъ шкиперовъ на судахъ занимающихся рыбными промыслами или же принадлежащихъ къ малому каботажу.

Упраздненіе веселъ и усовершенствованіе огнестрѣльнаго оружія произвело коренной переворотъ въ военномъ искусствѣ на морѣ, и морское дѣло стало съ тѣхъ поръ становиться все болѣе и болѣе необходимою основой тактики, какъ потому, что явилась надобность въ продолжительныхъ крейсерствахъ, такъ и потому, что въ бою потребовались другіе, гораздо болѣе искусные и сложные маневры, чѣмъ какіе выполнялись прежде полиремами.

Что касается эпохи парусныхъ судовъ, то можно тутъ смѣло утверждать, что лучшіе боевые адмиралы принадлежали вмѣстѣ съ тѣмъ къ числу лучшихъ моряковъ; въ особенности можно утвердительно сказать, что наиболѣе искусные организаторы и подготовители морскихъ силъ были также и наиболѣе опытными моряками.

Исключенія, часто приводимыя разными писателями, лишь подтверждаютъ это общее правило.

Могутъ конечно встрѣчаться люди, у которыхъ врожденный талантъ замѣняетъ продолжительную подготовку, но едва ли можно думать, что Наполеонъ, будь онъ на мѣстѣ Вильнёва, выигралъ бы Трафальгарское сраженіе.

Впрочемъ, люди, составляющіе указанныя исключенія въ парусную эпоху, не принадлежатъ къ числу дѣйствительно великихъ геніевъ, кромѣ, можетъ-быть, англичанина Блека, начавшаго свою морскую карьеру въ возрастѣ около 50 лѣтъ и въ самое короткое время занявшаго мѣсто среди лучшихъ начальниковъ британскаго флота.

Жанъ д'Эстре былъ командиромъ пѣхотнаго полка въ первый испанскій походъ Людовика XIV, т. е. на второй годъ царство-

ванія этого великаго короля, и при осадѣ Гравелина отличился своею беззавѣтною храбростью. Онъ получилъ тогда двѣ раны въ правую руку, и на всю свою дальнѣйшую жизнь остался изувѣченнымъ.

Онъ, такимъ образомъ, былъ выдающимся храбрецомъ и продолжалъ и послѣ доблестно сражаться подъ начальствóмъ великаго Конде и Тюренна и былъ произведенъ въ генералъ-лейтенанты.

Въ 1667 г. онъ участвовалъ во фландрскомъ походѣ, а вскорѣ послѣ того былъ зачисленъ Кольберомъ вице-адмираломъ во французскій флотъ, опередивъ такимъ образомъ Дюкена, который никогда не могъ простить импровизированному адмиралу этого жестокаго оскорбленія своего самолюбія. Поступивъ вскорѣ подъ начальство д'Эстре, Дюкенъ всегда выказывалъ свое неудовольствіе противъ него, почти принимавшее иногда форму неповиновенія.

Извѣстно поведеніе д'Эстре въ Саутвольдскомъ или Сольбейскомъ сраженіи, въ которомъ онъ участвовалъ какъ начальникъ французской эскадры, входившей въ составъ флота герцога Іоркскаго.

Въ оправданіе его бездѣятельности въ этотъ день противъ голландца Банкерта, контръ-адмирала во флотѣ Рюйтера, нѣкоторые историки ссылаются на то, что онъ будто бы лишь повиновался секретнымъ приказаніямъ Людовика XIV; но во всякомъ случаѣ, онъ не пріобрѣлъ тутъ себѣ славы и его поведеніе не нашло себѣ оправданія у Дюкена, подавшаго по этому случаю жалобу на своего начальника.

Во время дальнѣйшихъ кампаній д'Эстре проявилъ болѣе рѣшительности и во Вальхернскомъ сраженіи содѣйствовалъ спасенію англійскаго арьергарда, находившагося подъ начальствомъ контръ-адмирала Спрагга и изнемогавшаго подъ натискомъ голландскаго адмирала Тромпа.

Но во всѣхъ этихъ кампаніяхъ д'Эстре не несъ еще отвѣтственности главнаго начальника. Въ этой роли онъ выступилъ лишь во время экспедиціи въ Америку, куда онъ былъ посланъ для защиты французскихъ колоній противъ голландцевъ; но здѣсь онъ болѣе отличался со шпагою въ рукѣ во время де-

сантовъ, при взятіи крѣпостей, чѣмъ своею морскою тактикой; какъ морякъ, онъ, пренебрегши совѣтами судовыхъ командировъ и штурмановъ, вызвалъ даже своимъ упрямствомъ потерю цѣлой эскадры изъ 12 кораблей, поставленныхъ имъ на подводные камни у Птичьихъ о-вовъ.

Впрочемъ, что вице-адмиралъ д'Эстре не чувствовалъ себя въ достаточной мѣрѣ морякомъ — это видно изъ его словъ въ письмѣ къ Кольберу, написанномъ послѣ ла-маншской кампаніи.

Въ письмѣ этомъ онъ признается великому министру, что «Рюйтеръ далъ ему много прекрасныхъ уроковъ и что онъ охотно купилъ бы цѣною своей жизни ту славу, которую пріобрѣлъ этотъ великій мастеръ морского дѣла».

Своею морскою репутаціей д'Эстре былъ обязанъ главнымъ образомъ тому славному имени, которое онъ носилъ, и расположенію къ себѣ двора, и болѣе по этой причинѣ, чѣмъ за свои тактическія заслуги онъ первый изъ числа французскихъ моряковъ былъ пожалованъ званіемъ маршала Франціи. Правда, его личная беззавѣтная храбрость, рѣшительность дѣйствій и хладнокровіе въ опасности — неоспоримы; но, обратившись къ морской профессіи уже въ 50-лѣтнемъ возрастѣ, онъ не сдѣлался настоящимъ моряком, какъ это болѣе чѣмъ достаточно доказывается огромною катастрофой у скалъ Птичьихъ о-вовъ.

Другой знаменитый французъ, тоже поздно начавшій свою морскую карьеру, былъ адмиралъ д'Эстень.

Онъ, какъ и д'Эстре, также отличался храбростью, рѣшительностью и хладнокровіемъ, но подобно ему блестяще проявлялъ эти качества главнымъ образомъ со шпагою въ рукѣ, во время десантныхъ операцій.

Но д'Эстень въ гораздо болѣе раннемъ возрастѣ, сравнительно со своимъ предшественникомъ, сдѣлался моряком. Имѣя 28 лѣтъ отъ роду, онъ былъ въ 1758 г. посланъ въ чинѣ пѣхотнаго генерала съ экспедиціею въ Индію и на переходѣ туда моремъ, длившемся цѣлый годъ, впервые началъ свое знакомство съ морскимъ дѣломъ. Затѣмъ онъ и самъ обратился къ морю и покрылъ себя на немъ славою, съ блестящимъ успѣхомъ атакуя съ нѣсколькими лишь судами англійскія владѣнія въ Индіи.

Во время американской войны за независимость д'Эстень снова отличался, но всегда лишь въ сухопутныхъ сраженіяхъ; морская же его побѣда надъ эскадрою адмирала Байрона, хотя и принесла хорошіе результаты, такъ какъ сразу очистила Антильское море отъ англійскихъ судовъ, но съ тактической точки зрѣнія она не была настолько рѣшительна, чтобы ставиться въ особенную морскую заслугу французскому главнокомандующему.

Революція положила конецъ карьерѣ д'Эстеня, павшаго вмѣстѣ съ другими безчисленными жертвами террора.

Хотя и несомнѣнно болѣе морякъ, чѣмъ д'Эстре, д'Эстень все-таки же не можетъ быть поставленъ въ число знаменитыхъ французскихъ моряковъ на ряду съ Дюкеномъ, Турвилемъ, Жанъ-Бартомъ, Дюге-Труэномъ, Сюффреномъ и др.

Дюкенъ, потомокъ моряковъ и самъ выросшій на морѣ, уже съ 18-лѣтняго возраста сталъ командовать судами. Турвиль, Дюге-Труэнъ, Сюффренъ начали свою морскую жизнь въ 16—17 лѣтъ, Жанъ-Бартъ—въ 12 лѣтъ и т. д., и нельзя отрицать, что эти знаменитые моряки были лучшими воинами Франціи въ парусный періодъ.

Лишь опытность, пріобрѣтенная долгимъ пребываніемъ на морѣ, дала конечно Турвилю возможность выполнить его знаменитое ла-маншское крейсерство и продиктовать тотъ монументальный трактатъ по эволюціонному искусству, который былъ потомъ изданъ о. Гостомъ.

Побѣдамъ, одержаннымъ Дюкеномъ на службѣ Франціи и Швеціи, особенно же побѣдамъ надъ величайшимъ голландскимъ адмираломъ, предшествовали маневры, обнаруживающіе глубокое пониманіе морского искусства.

Что сказать о Рюйтерѣ, который началъ свою безсмертную карьеру съ того, что прослужилъ $7^1/_2$ лѣтъ простымъ матросомъ?

Что сказать о Сюффренѣ, Латушъ-Тревилѣ, англичанахъ Дрекѣ, Роднеѣ, Гоу, Гудѣ, Юзѣ, Джервисѣ и Нельсонѣ?

Огромный престижъ, которымъ пользовался Нельсонъ, обусловливался его морскимъ пыломъ и закалкою, пріобрѣтенною на морѣ. Онъ рано началъ безбоязненно принимать на себя

профессіональную отвѣтственность. Въ 18 лѣтъ онъ уже выказалъ умѣнье владѣть собою на командномъ мостикѣ. Его пребываніе въ подчиненныхъ званіяхъ было кратковременнымъ, такъ какъ темпераментъ и геній быстро повели его къ занятію отвѣтственныхъ постовъ.

Жизнь на морѣ съ ея отвѣтственностью даетъ господство надъ собственными ощущеніями при всякихъ обстоятельствахъ, такъ какъ превратности и опасности этой жизни вынуждаютъ человѣка къ постоянному наблюденію за собою для того, чтобы при необходимости быстрыхъ рѣшеній избѣжать въ нихъ ошибокъ, могущихъ повести къ катастрофамъ какъ для личнаго состава, такъ и для матеріальной части.

Но можетъ-быть паръ существенно измѣнилъ все это?

И можетъ-быть для того, чтобы командовать теперь морскими силами менѣе необходимо быть морякомъ, чѣмъ это было во время Нельсона?

По убѣжденію автора, въ этомъ отношеніи не произошло никакой существенной перемѣны.

Правда, теперь, можетъ-быть, нѣтъ уже больше надобности въ такой же физической выносливости, какая требовалась прежде для долгихъ плаваній, для безконечныхъ крейсерствъ; но въ виду теперешнихъ скоростей хода, морской глазъ сдѣлался даже еще болѣе необходимымъ. Требуется теперь также бо́льшая опытность и болѣе продолжительное обученіе для достиженія той увѣренности въ маневрированіи, которая даетъ возможность искусно перемѣщать морскія силы и совмѣстно примѣнять ихъ въ тактическихъ операціяхъ.

Парусъ былъ превосходнымъ средствомъ для морского воспитанія и для гимнастики тѣла и духа юношей; но изъ военнаго флота онъ исчезъ навсегда, и воспитаніе личной иниціативы, школа отвѣтственности осуществляется теперь путемъ командованія миноносцами и другими мелкими судами, а равно и долгими плаваніями, которыя воспитываютъ также и желудокъ молодыхъ моряковъ; а это воспитаніе всегда было необходимо для лицъ, избравшихъ морскую профессію, и притомъ оно должно быть произведено своевременно—чтобы физическая мало-

способность къ морю не осталась неотвязчивою спутницей на всю жизнь.

Морскія плаванія не сопровождаются уже теперь конечно тѣми безчисленными моральными и матеріальными лишеніями, которыми сопровождались они прежде и которыя закаливали духъ, способствовали образованію характеровъ и иногда сообщали моряку совершенно исключительную нравственную доблесть; но безполезно сѣтовать о невозвратномъ. Время идетъ впередъ и современный человѣкъ пользуется какъ на сушѣ, такъ и на морѣ совсѣмъ другими удобствами, чѣмъ какими можно было пользоваться полвѣка назадъ. Отъ этого ничего не выиграла нравственная закалка, но съ этимъ приходится уже примириться.

Всѣ адмиралы, командовавшіе флотами въ войнахъ перваго періода паровой эпохи, начали свое морское обученіе на парусныхъ судахъ; съ введеніемъ новаго двигателя, они дополнили это обученіе, и тѣ изъ нихъ, которые одерживали побѣды, были, безъ сомнѣнія, хорошими моряками.

Наиболѣе знаменитый изъ числа не находящихся уже нынѣ въ живыхъ адмираловъ этой эпохи оставилъ намъ выраженіе своей любви къ морю и морской отвѣтственности въ такихъ словахъ:—

«Я чувствую такое же удовольствіе при быстромъ входѣ въ портъ въ свѣжій вѣтеръ, какъ какой-нибудь мальчикъ, выполнившій ловкую штуку» (*)—Фаррагутъ.

ГЛАВА II.—**Умъ и характеръ.**

> Двѣ вещи необходимы въ начальникѣ—умъ и характеръ; умъ—потому что безъ него нельзя составить планъ какого-либо предпріятія; характеръ — потому что нельзя выполнить планъ не обладая сильною и энергичною волей.
>
> Мармонъ.

Слово умъ обнимаетъ тутъ природный интеллектъ вмѣстѣ съ его культурой; подъ словомъ же характеръ подразумѣваются

(*) Captain Mahan. «Life of Farragut».

всѣ тѣ качества, которыми можетъ быть одарена душа человѣка.

Интеллектъ есть даръ природы, но онъ долженъ быть изощренъ путемъ размышленія и изученія; для культивированія ума нужно желаніе. Но слѣдуетъ сказать, что отъ главнаго начальника морскихъ силъ, какъ и отъ сухопутнаго военачальника, не должно требовать такого образованія, которое дѣлало бы изъ него настоящаго спеціалиста по каждой изъ отраслей военной техники.

Жомини пишетъ: «Достаточно знать немного, но знать это хорошо и въ особенности — глубоко вникнуть въ руководящія правила».

Вообще авторъ полагаетъ, что теперь слишкомъ обременяютъ умъ юныхъ морскихъ воспитанниковъ положительными знаніями; онъ вмѣстѣ съ адмираломъ Макаровымъ держится того мнѣнія, что теперь не придаютъ должнаго значенія изученію исторій и повторяетъ вмѣстѣ съ нимъ правило Наполеона Великаго: «Если хотите узнать, какъ слѣдуетъ вести сраженія,—изучите 150 сраженій, данныхъ великими полководцами»; но къ этому правилу онъ прибавилъ бы еще отъ себя совѣтъ: не ограничиваться изученіемъ стратегіи и тактики полководцевъ, но поглубже вдумываться въ моральныя причины, обусловившія побѣду, въ организацію силъ, въ ихъ внутреннюю связь и дисциплину. Вообще можно сказать—изучайте исторію для того, чтобы быть въ состояніи отличать дѣйствительныя величины отъ мнимыхъ, и извлекать уроки, которые послужатъ къ усовершенствованію вашего характера и дадутъ вамъ возможность содѣйствовать со временемъ усовершенствованію характера вашихъ подчиненныхъ.

Высоко развитое чувство долга, твердость воли, ровность характера, справедливость, честность. храбрость, присутствіе духа въ опасности—вотъ элементы, которые, будучи надлежащимъ образомъ уравновѣшены, образуютъ тѣ возвышенные характеры, создаютъ тѣхъ великихъ личностей, которыя вызываютъ у людей дань невольнаго уваженія.

Нѣкоторые высказываютъ желаніе. чтобы характеръ преобладалъ надъ умомъ, и могъ при случаѣ его сдерживать и

останавливать въ его смѣлыхъ полетахъ; но трудно, кажется, провести рѣзкую грань между умомъ и характеромъ.

Умъ содѣйствуетъ образованію характера, а послѣдній господствуетъ иногда надъ первымъ, и если культура ума и не стоитъ въ необходимой связи съ чистотою и возвышенностью характера, то все же естественное воздѣйствіе ума на характеръ должно быть таково, что можно себѣ легко представить, что, направляя и измѣняя его, онъ поведетъ къ этой чистотѣ и возвышенности.

Выше уже упоминалось о честности въ поступкахъ и можно ограничиться лишь нѣсколькими словами по этому деликатному вопросу (*).

Трудно достигнуть совершенства въ человѣкѣ хотя бы и предназначенномъ для того, чтобы воспитывать другихъ и служить имъ примѣромъ. Въ главномъ начальникѣ рѣдко совмѣщаются суровыя добродѣтели аскета. Однако необходимо, чтобы слабыя стороны его частной жизни не служили пагубнымъ примѣромъ для другихъ, и чтобы недостатокъ силы противостоять страстямъ не составлялъ препятствія къ непрестанному выполненію воинскаго долга.

Долгъ остается долгомъ во всѣхъ обстоятельствахъ жизни, и начальникъ не согласующій даже своей частной жизни съ высокимъ чувствомъ личнаго достоинства, всегда будетъ отличаться отсутствіемъ необходимой свободы духа. Всѣ его увѣщанія, обращенныя къ подчиненнымъ и направленныя къ тому, чтобы удержать ихъ на пути самоотреченія и самопожертвованія, будутъ встрѣчаться съ недовѣріемъ и останутся безъ дѣйствія.

Военная жизнь вообще, и въ особенности исполненная постояннымъ самопожертвованіемъ жизнь на морѣ, воспитываетъ и возвышаетъ характеръ, такъ какъ она направляется и воодушевляется высокимъ идеаломъ.

(*) Онозандръ высказывалъ желаніе, чтобы главный начальникъ былъ воздерженъ, трезвъ, умѣренъ, экономенъ, трудолюбивъ, уменъ, великодушенъ, чтобы онъ былъ средняго возраста, краснорѣчивъ, имѣлъ дѣтей и былъ благороднаго происхожденія («Istituzioni militari di Onosandro». Charles Guischardt).

Жизнь эта есть священнодѣйствіе, и оно совершается тѣми, которые на занимаемые ими высокіе посты приносятъ съ собою незыблемую доблесть ума и сердца и руководителемъ которыхъ во всѣхъ ихъ дѣяніяхъ служитъ религія долга.

Герои моря, адмиралы-побѣдители въ бояхъ, а равно и великіе сухопутные вожди, обладали въ высокой степени если не всѣми, то во всякомъ случаѣ нѣкоторыми изъ даровъ ума и сердца, и между прочимъ умственною силой и настойчивостью.

Доблестный примѣръ этихъ великихъ людей былъ столь же полезенъ человѣчеству, какъ и стратегическіе и тактическіе ихъ тріумфы; такъ какъ выигрывать сраженія выпадаетъ въ удѣлъ лишь немногимъ, но всѣ имѣютъ возможность подготовлять будущія побѣды, заблаговременно воспитывая къ этому военныя силы своего отечества.

Настойчивость Ѳемистокла и его умъ возбудили патріотизмъ грековъ и научили ихъ, какъ съ малыми силами одолѣть несмѣтныя персидскія армады.

Эвриѳіадъ, главный морской начальникъ подъ Саламиномъ, почти забытъ потомствомъ.

Бей, но выслушай!—Въ этихъ словахъ выразился характеръ того, кто, внушивъ побѣдоносную тактику спартанскому наварху, сдѣлалъ безплоднымъ великій походъ Ксеркса.

Хитрый и мужественный, Ѳемистоклъ спасъ свое отечество; Камиллъ же спасъ Римъ мужествомъ и великодушіемъ.

Величіе характера доставило Риму обладаніе міромъ; Муцій Сцевола, Квинтъ Курцій, Брутъ, Атилій Регулъ и безчисленные другіе герои являются типами твердости и храбрости, подобно тому какъ на морѣ Дуилій силою воли и путемъ побѣды создалъ военный флотъ.

На этихъ примѣрахъ воспитывались флотъ и армія, и Римъ, хотя и не былъ морскою державой, сдѣлался ею, когда того потребовала необходимость, чтобы побѣдить могущественный флотъ противника.

При обзорѣ исторіи древнихъ, а затѣмъ и средневѣковыхъ флотовъ встрѣчается много адмираловъ, повидимому выдающихся какъ по уму и характеру, такъ равно и по своимъ тактическимъ пріемамъ и по энергіи, проявленной при дости-

женіи побѣды; но лишь относительно весьма немногихъ изъ нихъ извѣстны такія подробности объ ихъ нравственныхъ качествахъ, какія нужны для того, чтобы можно было набросать ихъ моральный обликъ.

Болѣе близкою къ намъ морскою эпохой, а потому и болѣе доступною для историческаго изслѣдованія, и притомъ же изобиловавшею примѣрами лицъ съ высокимъ умственнымъ и нравственнымъ уровнемъ, является героическая эпоха парусnаго флота. Это былъ періодъ безпрерывныхъ войнъ, когда воспитаніе моряка начиналось боевымъ крещеніемъ и его воинская доблесть продолжала закаляться въ огнѣ до тѣхъ поръ, пока онъ, достигнувъ высшихъ ступеней, не дѣлался и самъ достойнымъ вести другихъ по стезѣ славы.

Парусный флотъ былъ школою морской отваги и воинской доблести.

Тогда не было надобности твердить каждому военному девизъ: «Помни войну», какъ дѣлаетъ это теперь адмиралъ Маkаровъ.

Кто избиралъ себѣ морскую карьеру, тотъ долженъ былъ быть готовымъ къ тому, чтобы окончательно забыть о мирѣ.

Этотъ славный періодъ даетъ намъ много блестящихъ примѣровъ того, чему учитъ исторія любого времени, а именно, что для одерживанія побѣдъ недостаточно еще тактическаго генія, если силы, которыми располагаютъ, не организованы на основѣ высшихъ нравственныхъ чувствъ. Только они поддерживаютъ внутреннюю связь въ арміяхъ и флотахъ. Безъ высокаго идеала въ сердцѣ побѣдъ не бываетъ, этотъ же высокій идеалъ въ совокупности своихъ составныхъ элементовъ выражался и всегда будетъ выражаться любовью къ родинѣ и чувствомъ долга.

Оба наиболѣе сильные флота паруспой эпохи, въ теченіе двухъ вѣковъ оспаривавшіе другъ у друга господство на морѣ, выравнивались въ своихъ военныхъ результатахъ до тѣхъ поръ, пока ихъ внутренняя организація отличалась тою же силой.

Но первые же годы французской революціи съ ихъ гражданскими раздорами и разсѣяніемъ офицеровъ нарушили это рав-

новѣсіе, и тогда французскій флотъ былъ побѣжденъ лучшею дисциплиной непріятельскаго флота.

Въ исторіи этого періода встрѣчаемъ чудныя фигуры моряковъ, прославившихся какъ своими военными способностями, такъ и доблестями своего характера.

Жанъ-Бартъ, привязавшій, подъ убійственнымъ непріятельскимъ огнемъ, своего собственнаго сына къ бизань-мачтѣ, чтобы пріучить его къ презрѣнію смерти, представляется хоть и нѣсколько жестокимъ, это правда, но въ то же время и возвышеннымъ образомъ, напоминающимъ наиболѣе славные примѣры великаго римскаго характера.

Дюге-Труэнъ, уже прославившійся своими знаменитыми боями въ качествѣ командира капера, и пріобрѣвшій извѣстность своею беззавѣтною храбростью какъ на войнѣ, такъ и въ многочисленныхъ дуэляхъ, получивъ угрозу отъ одного командира военнаго корабля быть подвергнутымъ наказанію килеваніемъ за непроизводство ему салюта, написалъ морскому министру слѣдующія слова:—«Эта угроза, столь не соотвѣтствующая всему тому, что я признаю за должное мнѣ, вынудила бы меня принять мѣры, соотвѣтствующія тяжести оскорбленія, нанесеннаго моей чести, если бы я, хотя и дрожа отъ этой обиды, не противопоставилъ своей собственной чести подчиненію приказаніямъ короля, выслушавъ за это отъ своихъ офицеровъ и на своемъ суднѣ все, что только они могли сказать мнѣ самаго обиднаго».

Рѣдкій примѣръ уваженія къ дисциплинѣ и силы воли!

Характеръ Турвиля проявился во всемъ своемъ величіи въ битвѣ при Ла-Гогѣ, когда, прочтя своимъ сподвижникамъ приказъ Людовика XIV, предписывавшій сразиться съ непріятелемъ, все равно, будетъ ли онъ силенъ или слабъ, и что бы изъ того ни воспослѣдовало, онъ со своими сорока судами храбро бросился на англійскій флотъ, состоявшій болѣе чѣмъ изъ восьмидесяти судовъ, съ крикомъ «да здравствуетъ король!», крикомъ выражавшимъ тогда наиболѣе благородныя и священныя традиціи чести, славы и героизма французскаго народа.

Но среди всѣхъ другихъ образовъ первой части этого историческаго періода особенно выдается свѣтлая личность Михаила де-Рюйтера.

Молодымъ офицерамъ слѣдовало бы тщательно изучать жизнь этого великаго голландца и вдумываться въ нее, такъ какъ на морѣ никогда, можетъ-быть, не было еще человѣка болѣе исполненнаго воинскими и частными доблестями и болѣе достойнаго служить образцомъ для потомства.

Въ десятилѣтнемъ возрастѣ онъ отважно взобрался на самую высокую колокольню въ Флиссингенѣ, а затѣмъ, прослужа $7^1/_2$ лѣтъ простымъ матросомъ, онъ, въ воздаяніе за свою храбрость и высокія добродѣтели, постепенно достигъ до самой верхней ступени военно-морской іерархіи, нисколько при этомъ не измѣнивъ простотѣ своихъ привычекъ и оставшись вѣрнымъ своимъ принципамъ; затѣмъ, выйдя побѣдителемъ изъ многихъ сраженій, онъ палъ наконецъ на полѣ чести, побѣжденный единственнымъ адмираломъ, который былъ достоинъ быть его противникомъ.

Красота нравственнаго облика Рюйтера не можетъ быть лучше изображена, какъ его же собственными словами:—

«Я предпочитаю, чтобы меня не хвалили и чтобы даже никто не поминалъ, лишь бы мнѣ удалось удовлетворить свою совѣсть и исполнить какъ должно полученныя приказанія».

Скромный въ счастьѣ, признательный къ своимъ благодѣтелямъ, почтительный къ старшимъ, умѣренный, религіозный, онъ былъ любимъ всѣми и прямо-таки боготворимъ — своими матросами, съ которыми онъ обращался чисто по-родственному, всегда помня свое происхожденіе и свое дѣтство, когда онъ вертѣлъ колесо на веревочной фабрикѣ въ Флиссингенѣ, а затѣмъ былъ простымъ судовымъ юнгой.

Одинъ англичанинъ, писавшій вскорѣ послѣ смерти Рюйтера, заканчиваетъ его біографію такими словами: —

«Онъ былъ такимъ честнымъ человѣкомъ, такимъ благочестивымъ и искреннимъ христіаниномъ, такимъ храбрымъ солдатомъ, такимъ свѣдущимъ, опытнымъ и удачливымъ генераломъ, такимъ хорошимъ гражданиномъ, такимъ вѣрнымъ слугою отечества, что по справедливости заслуживаетъ, чтобы послѣдующія поколѣнія признавали его украшеніемъ его вѣка и гордостью его родины».

Другимъ украшеніемъ XVII столѣтія былъ какъ разъ противникъ и побѣдитель Рюйтера, храбрый Дюкенъ, какъ его называлъ самъ Рюйтеръ, говорившій, что одно уже присутствіе Дюкена въ эскадрѣ имѣетъ такое же значеніе какъ наличіе десяти кораблей.

Между этими двумя личностями замѣчается большое сходство; они оба обладали морскою и военною отвагой, твердостью и любовью къ своей профессіи и къ отечеству.

Но, кромѣ того, были между ними и другіе, болѣе частные пункты сходства.

Такъ, оба они вышли изъ народа, оба были протестантами и оба прошли трудную школу службы простыми матросами; далѣе, они обладали глубокимъ знаніемъ всѣхъ отраслей морской техники и за пятьдесятъ лѣтъ хожденія по морямъ хорошо освоились со всѣми опасностями мореплаванія.

Рюйтеръ имѣлъ надъ своимъ противникомъ крупное преимущество въ томъ, что онъ былъ поставленъ во главѣ больших морскихъ силъ.

Дюкенъ, менѣе покорный въ отношеніи начальства и менѣе скромный, чѣмъ голландскій адмиралъ, былъ въ то же время болѣе смѣлымъ и болѣе быстрымъ въ своихъ тактическихъ рѣшеніяхъ и одинаково твердымъ въ религіозныхъ взглядахъ—до готовности пожертвовать ради нихъ карьерой и почестями, которыми осыпалъ бы его Людовикъ XIV въ случаѣ отреченія его отъ протестанства.

Вообще, хотя въ отношеніи характера Рюйтеръ, можетъ-быть, и былъ выше Дюкена, но исторія включила ихъ обоихъ въ число великихъ и рекомендуетъ въ качествѣ образца для послѣдующихъ адмираловъ.

Сильный характеръ Дюкена можно усмотрѣть также изъ отвѣта, даннаго имъ англійскому адмиралу, требовавшему салюта своему флагу, какъ дани уваженія къ заявленному господству Англіи на моряхъ:—

«Салютъ флагу—вопросъ настолько деликатный и острый, что онъ можетъ быть рѣшенъ только при помощи пушки».

И за этимъ отвѣтомъ послѣдовало блестящее сраженіе.

Выше уже упоминалось, что Дюкенъ не подавалъ, подобно Рюйтеру, примѣра неуклоннаго повиновенія начальству, но обстоятельства дѣла смягчаютъ его вину.

Дюкенъ оказалъ неповиновеніе адмиралу, который былъ поставленъ выше его по фаворитизму двора и котораго онъ низко цѣнилъ какъ моряка; Рюйтеръ же, дойдя до высшихъ ступеней, имѣлъ своимъ начальникомъ лучшаго адмирала Голландіи.

Потомство забыло строптивость Дюкена, равнымъ образомъ, какъ оно простило и Нельсону—въ уваженіе огромныхъ услугъ, оказанныхъ каждымъ изъ нихъ своей родинѣ.

Потомство простило также Турвилю его ослушанія безсмысленнымъ приказаніямъ морскихъ министровъ Людовика XIV, такъ какъ они были подсказаны справедливымъ и высокимъ чувствомъ, а именно готовностью подвергнуться какимъ бы то ни было дисциплинарнымъ карамъ ради спасенія флота и истинной пользы Франціи; но не простило соперничества и антагонизма, проявленныхъ въ сраженіи въ Бэнтри между главнымъ начальникомъ и его сподвижниками и помѣшавшихъ одержанію полной побѣды, а также и аналогичнаго случая неповиновенія въ Тулонскомъ сраженіи, обусловившаго, во вредъ Англіи, настоящее пораженіе.

Величіе характера Нельсона заключается въ его неукротимой морской и военной отвагѣ и въ его глубокомъ чувствѣ долга по отношенію къ Англіи, но нѣкоторыя другія проявленія его личности отнюдь не представляются образцовыми.

Величайшая слава, покрывающая его имя въ исторіи, нисколько не можетъ скрыть достойныхъ сожалѣнія слабостей его жизни, которыя съ точки зрѣнія характера ставятъ его ниже другихъ современныхъ ему моряковъ, каковы Коллингвудъ, Троубриджъ и др. И дѣйствительно, при обзорѣ всей парусной эпохи Михаилъ де-Рюйтеръ представляется болѣе чистою, симпатичною и образцовою личностью, по сравненію съ непокорнымъ подчиненнымъ адмирала Готама, поклонникомъ лэди Гамильтонъ и жестокимъ палачомъ адмирала Караччіоло.

Относительно паровой эпохи у автора, какъ уже было о томъ говорено, нѣтъ достаточныхъ данныхъ для того, чтобы

можно было иллюстрировать ими характеръ адмираловъ, прославившихся въ недавнихъ морскихъ войнахъ. Поэтому онъ снова обратится къ наиболѣе славному изъ числа не находящихся уже больше въ живыхъ адмираловъ этой эпохи, портретъ котораго мастерски набросанъ для насъ капитаномъ Мэхеномъ.

«Личный характеръ адмирала Фаррагута послужилъ тою прочною естественною основой, на которой только и можетъ возникнуть крупный военный характеръ; такъ какъ, если отнюдь нельзя согласиться съ нелѣпымъ мнѣніемъ, будто бы военное превосходство неожиданно выступаетъ на арену въ вполнѣ законченномъ видѣ, подобно появленію Минервы изъ головы Юпитера и что, въ отличіе отъ всякаго другого рода превосходства, оно вырастаетъ дичкомъ и нисколько не зависитъ отъ заботы, настойчиваго ученія, постоянной подготовки, то все же остается вѣрнымъ, что оно можетъ развиться лишь на почвѣ большихъ природныхъ дарованій».

Для многихъ способныхъ личностей прибавляетъ Мэхенъ:— возможно сдѣлаться образованными и доблестными офицерами, но лишь весьма немногіе обладаютъ отъ природы тѣми разнообразными дарованіями, которыя, сочетаясь въ одно стройное цѣлое, производятъ великихъ военачальниковъ.

Твердость взглядовъ, быстрая рѣшимость, выносливость по отношенію къ продолжительному выдерживанію бремени отвѣтственности и опасностей, сопряженныхъ съ грозными перипетіями войны—вотъ качества необходимыя для великаго военачальника; къ нимъ присоединяется еще мужество примѣнять свои знанія въ до нельзя трудной обстановкѣ, принимая на себя весь неизбѣжный на войнѣ рискъ и взвѣшивая всѣ противорѣчивыя вѣроятности для того, чтобы преодолѣть ихъ.

Обладаніе какъ разъ всѣми этими нравственными качествами и обусловило славу адмирала Фаррагута.

Онъ отличался вѣрнымъ взглядомъ, дававшимъ ему возможность схватывать самыя существенныя черты военной обстановки, яснымъ и точнымъ пониманіемъ того, какое слѣдовало взять рѣшеніе въ критическій моментъ, и къ этимъ способно-

стямъ присоединялъ еще невѣроятную настойчивость въ преодолѣніи препятствій, возникавшихъ ему на пути.

Наконецъ нужно еще упомянуть, что Фаррагутъ обладалъ спокойствіемъ духа, простотою, привѣтливостью въ обращеніи, набожностью, образцовыми привычками, прекрасною памятью и образованностью. По мнѣнію автора, по совокупности своихъ военныхъ и моральныхъ качествъ, Фаррагутъ можетъ быть тѣмъ же въ исторіи американскаго флота, чѣмъ былъ Рюйтеръ въ исторіи голландскаго.

Въ заключеніе своего очерка тѣхъ умственныхъ и душевныхъ дарованій, которыми долженъ обладать главный начальникъ, авторъ повторяетъ вмѣстѣ съ Мэхеномъ, что весьма лишь немногимъ дано въ удѣлъ сдѣлаться великими военачальниками, или выигрывать сраженія, но притомъ прибавляетъ отъ себя, что каждому возможно совершенствовать, на основаніи историческихъ примѣровъ, свой умъ и характеръ, подготовляя тѣмъ въ грядущемъ побѣды для морскихъ силъ своей родины.

ГЛАВА III.—**Геній.**

> Развѣ то, что мы зовемъ геніемъ, есть полная тайна, и единственный отчетъ, который мы можемъ себѣ дать о немъ, это—придумать для него имя?
>
> Мэхенъ.

> На полѣ битвы самое счастливое вдохновеніе оказывается часто лишь простымъ воспоминаніемъ.
>
> Наполеонъ.

Нѣкоторыя изъ морскихъ сраженій, данныхъ съ тѣхъ поръ, какъ военныя суда стали бороздить моря, рѣки и озера, были выиграны главнымъ образомъ благодаря тщательной органической подготовкѣ и превосходству дисциплины одной изъ воюющихъ сторонъ; другія — благодаря превосходству стратегіи, которое дало возможность ввести свой флотъ въ тактическое соприкосновеніе при болѣе благопріятныхъ, по сравненію съ противникомъ, условіяхъ; иныя—благодаря геніальнымъ тактическимъ вдохновеніямъ адмираловъ, и наконецъ еще другія—

по причинѣ недоброкачественности одного изъ флотовъ и его начальника.

Не легко въ исторіи безчисленныхъ морскихъ войнъ выдѣлить побѣды, одержаніе которыхъ было обусловлено главнымъ образомъ геніемъ начальника, и опредѣлить, путемъ обсужденія всѣхъ примѣровъ, въ какихъ случаяхъ военный—стратегическій или тактическій—талантъ заслуживаетъ названія генія, названія, которое человѣчество примѣняетъ вообще ко всѣмъ великимъ созданіямъ или открытіямъ, сдѣланнымъ человѣкомъ въ области мысли или же промышленности и искусствъ.

Тактическій геній, по опредѣленію, сдѣланному авторомъ въ другомъ его трудѣ, есть геній находчивости, это—догадка о томъ, что дѣйствительно нужно сдѣлать въ рѣшительный моментъ для того, чтобы обезпечить себѣ побѣду.

Стратегическій же геній естественно проявляется въ теченіе болѣе долгаго промежутка времени, такъ какъ его задача состоитъ въ надлежащей подготовкѣ рѣшительнаго столкновенія между обоими противниками.

Тактическое рѣшеніе, исходъ сраженія можетъ быть опредѣленъ внезапнымъ вдохновеніемъ, которое подскажетъ главному начальнику, что нужно сдѣлать, чтобы одержать побѣду, и подобныя вдохновенія, особенно, если они сопровождались успѣхомъ, и составляютъ въ исторіи проявленія генія адмираловъ.

Но, спрашивается, какія же тактическія вдохновенія были настоящими созданіями генія и какія-—лишь простыми воспоминаніями?

Авторъ думаетъ, что въ каждой изъ трехъ эпохъ морской исторіи, при разсматриваніи ихъ съ тактической точки зрѣнія, встрѣтится лишь весьма немного настоящаго творчества и очень много повтореній тѣхъ же рѣшающихъ идей. Такъ напр. была настоящимъ геніальнымъ вдохновеніемъ мысль Ѳемистокла о томъ, чтобы ожидать боя въ тѣсныхъ водахъ Саламинскаго пролива, гдѣ тысячамъ персидскихъ судовъ было невозможно свободно развернуться, чтобы одолѣть триста греческихъ триремъ. Этою хитрою мыслью аѳинскаго наварха пользовались

послѣдующіе адмиралы, когда имъ также приходилось бороться съ непріятелемъ превосходившимъ ихъ силами.

Форміонъ былъ кажется первымъ изъ греческихъ адмираловъ одержавшимъ побѣду помощью маневра анастрофа, состоявшаго въ томъ, чтобы прорѣзать боевой строй противника и затѣмъ снова ударить на него послѣ быстраго поворота. Этотъ блестящій тактическій пріемъ конечно повторялся затѣмъ въ войнахъ грековъ, и—что особенно замѣчательно—недавно появился въ сочиненіяхъ по паровой тактикѣ.

Равнымъ образомъ, поворотъ аѳинскаго крыла подъ Киносемой, обусловившій побѣду, какъ и подобный же пріемъ, выполненный римлянами въ битвѣ на Тахо, маневръ, продѣланный карѳагенянами подъ Экномомъ, составляющій подражаніе тактикѣ примѣненной Горацiемъ противъ куріацiевъ—все это повтореніе стараго; однакоже это не мѣшаетъ тому, чтобы умѣнье главнаго начальника въ надлежащій моментъ примѣнить старый пріемъ считалось проявленіемъ настоящей геніальности.

Мы видимъ, напр., въ средніе вѣка, въ чемъ состояло неизмѣнно тактическое искусство генуэзцевъ, именно въ умѣньѣ ловко пользоваться резервомъ. Но кто изъ генуэзскихъ моряковъ первымъ примѣнилъ эту стратагемму?

Если оставаться на строго исторической почвѣ, то слѣдуетъ кажется признать творцомъ ея въ примѣненіи въ морскихъ сраженіяхъ Оберто Доріа, который воспользовался этою воинскою хитростью подъ Мелоріей; но пріемъ этотъ уже употреблялся въ сухопутныхъ войскахъ, и Доріа вѣроятно только первымъ послѣдовалъ такому примѣру къ морскихъ сраженіяхъ. И столь успѣшное примѣненіе этого пріема, что оно обусловило побѣду, было конечно проявленіемъ настоящей геніальности со стороны Доріа; какъ равнымъ образомъ это было и со стороны его преемниковъ по начальствованію надъ генуэзскими флотами, которые сумѣли примѣнять эту же стратагемму настолько искусно, что она всегда была неожиданна для непріятеля.

Во время первыхъ войнъ парусной эпохи, когда флоты были такъ многочисленны, а ихъ эволюціи—медленны и затрудни-

тельны, не приходится встрѣчаться еще со смѣлыми и геніальными маневрами для сосредоточенія силъ и полученія рѣшительныхъ результатовъ.

Напр. голландцы нападали иногда на англійскія и французскія эскадры въ строѣ колоннъ или группами, но вообще же дѣйствія разыгрывались между двумя параллельными кильватерными линіями.

Со стороны младшихъ флагмановъ (напр. Лаусона и д'Эстре) дѣлались иногда попытки отрѣзать крайнія части непріятельскаго флота, но, не будучи поддержаны, попытки эти ни къ чему не приводили.

Первымъ блестящимъ примѣромъ тактическаго маневра, который можно назвать классическимъ и который вполнѣ удался, былъ маневръ, выполненный въ сраженіи близъ Гваделупы.

Правда, что Роднею помогъ тутъ порывъ вѣтра, позволившій ему прорѣзать непріятельскую линію и взять верхъ надъ центромъ, но быстрота, съ которою англійскій адмиралъ воспользовался, при этихъ условіяхъ, представившимся благопріятнымъ случаемъ, обнаруживаетъ искру генія, утилизированную смѣлою волей.

Послѣ Гваделупы проблески выдающихся тактическихъ идей встрѣчаются еще у нѣсколькихъ адмираловъ, между прочимъ у Джервиса, Гоу, Гуда, но болѣе всего у Сюффрена.

Было очевидно, что передовые адмиралы пытались освободить тактику отъ оковъ слишкомъ педантическихъ традиціонныхъ правилъ; однако ни одинъ изъ нихъ не примѣнилъ новыхъ идей съ тою смѣлостью и удачею, которыя необходимы для полученія рѣшительныхъ результатовъ, полныхъ побѣдъ.

Абукиръ и Трафальгаръ были завершеніемъ всѣхъ успѣховъ, сдѣланныхъ въ тактическомъ искусствѣ начиная съ первыхъ намековъ, данныхъ Рюйтеромъ и Дюкеномъ, и до блестящихъ атакъ Сюффрена и Гоу.

Нѣкоторые весьма даже достойные писатели отрицаютъ у Нельсона тактическій геній и сводятъ его военное искусство на одну лишь смѣлость и удачу. Другимъ же онъ представляется даже какимъ-то неистовымъ безумцемъ, безразсудно бросающимся въ опасность и оправдывающимъ только на себѣ старинное изреченіе: «смѣлымъ счастье». Еще для иныхъ

герой Трафальгара является настоящимъ творцомъ новой военно-морской науки.

И то и другое — преувеличенія, какъ, по мнѣнію автора, страдаетъ неточностью и приводимое ниже сужденіе Жюрьенъ-де-ла-Гравьера.

Этотъ извѣстный французскій адмиралъ говоритъ въ своемъ сочиненіи «Guerres maritimes», что, на его взглядъ, Нельсонъ не столько изобрѣлъ новую тактику, сколько не пренебрегъ тѣмъ, что было разумнаго и основательнаго въ старой тактикѣ.

По мнѣнію автора настоящей статьи, Нельсонъ не изобрѣталъ новой тактики. Онъ примѣнилъ лишь съ чудесною находчивостью и смѣлостью тѣ самые принципы, которые всегда служили главною основой искусства морской войны и которые еще лишь за нѣсколько лѣтъ до него получили со стороны нѣкоторыхъ адмираловъ и частное освященіе на практикѣ. Если же иногда и казалось, что онъ забывалъ предписанія осторожности, то это было лишь тогда, когда онъ признавалъ возможнымъ забыть ихъ. И въ этомъ опять-таки проявлялся его геній.

Авторъ не понимаетъ, какъ могутъ нѣкоторые писатели отрицать, что искусство Нельсона было плодомъ долгихъ и глубокихъ размышленій, когда у насъ передъ глазами находится его «Memorandum», свидѣтельствующій объ его твердыхъ взглядахъ и объ его неизмѣнной цѣли — обезпечить въ бою перевѣсъ силъ противъ части непріятеля при нападеніи при различныхъ условіяхъ, могущихъ встрѣтиться въ бою, въ зависимости отъ направленія и силы вѣтра.

Подъ Абукиромъ и Трафальгаромъ эти сосредоточиванія принесли полный результатъ.

За Абукиръ Нельсонъ не можетъ быть обвиняемъ въ неблагоразуміи; онъ проявилъ тутъ огромную морскую отвагу, и его тактическія дѣйствія были прямо-таки превосходны.

Затѣмъ подъ Трафальгаромъ Нельсонъ все обдумалъ заранѣе и предусмотрѣлъ, и если бы даже наводчикамъ Вильнёва и Гравины и удалось вывести изъ строя *Victory* и *Royal Sovereign*, то исходъ битвы все же не могъ бы быть инымъ; по-

тому что каждый изъ англійскихъ судовыхъ командировъ былъ настолько посвященъ въ планъ своего адмирала и флотъ составлялъ настолько дисциплинированное и тѣсно связанное цѣлое, что побѣдоносное выполненіе этого плана, если бы даже оно и перешло внезапно въ другія руки, совершилось бы точно такъ же и привело бы къ тѣмъ же результатамъ.

Нельсонъ по своимъ морскимъ и военнымъ способностямъ былъ самымъ настоящимъ морякомъ, какого только знаетъ исторія. Правда, онъ всегда не колеблясь бросался прямо на врага, но каждое его молніеносное рѣшеніе въ бою было плодомъ долгихъ и глубокихъ предварительныхъ размышленій.

Нѣкоторые писатели стараются провести параллель между Коллингвудомъ и Нельсономъ.

Если ограничиваться тутъ нравственными добродѣтелями, то сравненіе это окажется совсѣмъ не въ пользу Нельсона, но въ такомъ сравненіи совершенно нѣтъ нужды; если же расширить рамки и включить въ разсмотрѣніе и качества главнаго начальника въ бою, то окажется, что разстояніе раздѣляющее въ исторіи этихъ двухъ лицъ такъ велико, что нельзя даже и понять, какую пользу могло бы принести сравненіе ихъ другъ съ другомъ.

Коллингвудъ не былъ главнымъ начальникомъ ни въ одномъ сраженіи; и если за свои морскія способности, образованность и нравственное чувство онъ и можетъ быть признанъ, какъ это дѣлаетъ Жюрьенъ-де-ла-Гравьеръ, наиболѣе высокимъ представителемъ отличнаго флота, то какъ вождь онъ не обладалъ ни тѣмъ лихорадочнымъ пыломъ, которыя создаетъ удобные случаи и гнетъ по-своему обстоятельства, ни исключительнымъ геніемъ Нельсона, который повелъ британскій флотъ новыми путями къ апогею военно-морской славы.

Имени Коллингвуда послѣдующія поколѣнія никогда не будутъ отдѣлять отъ имени Нельсона, такъ какъ онъ, слѣдуя примѣру своего друга и товарища, въ огромной степени содѣйствовалъ Трафальгарской побѣдѣ, какъ и побѣдѣ подъ С.-Винсентомъ; но все же между обѣими этими историческими личностями лежитъ цѣлая пропасть.

Коллингвудъ никогда не можетъ занять въ морской исторіи мѣсто между великими вождями; Нельсонъ же былъ вѣроятно самымъ великимъ изъ нихъ.

Эпоха пара не дала еще человѣка, который могъ бы быть сравниваемъ съ наиболѣе знаменитымъ изъ великихъ англійскихъ адмираловъ, и параллель, которую проводитъ Мэхенъ между Фаррагутомъ и Нельсономъ, если и можетъ поддерживаться по отношенію къ душевнымъ качествамъ, какъ твердость воли, мужество и смѣлость, то теряетъ свою силу, какъ только дѣло коснется геніальности ихъ тактическихъ пріемовъ.

По мнѣнію автора, въ атакахъ Орлеана и Мобиля нѣтъ такихъ элементовъ, которые дозволяли бы установить параллель съ Абукиромъ и Трафальгаромъ съ точки зрѣнія тактическаго искусства.

Когда Фаррагутъ, ведя свою эскадру прямо черезъ минное заграждение, произнесъ фразу, сдѣлавшуюся легендарной въ американскомъ флотѣ: «къ черту мины!», онъ наиболѣе приблизился своею смѣлостью къ герою Трафальгара.

Большихъ сраженій въ паровой эпохѣ было собственно лишь два: Лисса и Ялу.

Тегеттоффъ былъ доблестнымъ и счастливымъ адмираломъ, но уже конечно не геніальнымъ человѣкомъ.

Совсѣмъ не такія выгоды могъ бы извлечь геній изъ Лискаго дня, и прежде всего онъ не подвергъ бы своей эскадры послѣ боя такому риску, какому подвергъ ее австрійскій адмиралъ!

Относительно адмирала Ито авторъ считаетъ лучшимъ воздержаться отъ личныхъ сужденій, чтобы не попасть въ число тѣхъ писателей, которые приписали храброму японскому адмиралу массу такихъ тактическихъ соображеній, о какихъ онъ, по его собственному признанію, никогда и не помышлялъ.

Тактика современныхъ сраженій, или, вѣрнѣе, сраженій ближайшаго будущаго, представляется еще неизвѣстною, несмотря на кабинетныя изслѣдованія многихъ лицъ, занимающихся этою наукой.

*

Можно пространно разсуждать о безчисленныхъ задачахъ, представляющихся на бумагѣ, проводить различныя кривыя для того, чтобы обойти непріятеля, но фактической основы для плодотворныхъ изслѣдованій, боевого опыта, у насъ совсѣмъ нѣтъ.

Математика въ примѣненіи къ маневрированію эскадръ имѣетъ огромное значеніе, вызывая адмираловъ на размышленіе о многочисленныхъ задачахъ сопряженныхъ съ относительнымъ движеніемъ и послѣдовательными положеніями двухъ сражающихся флотовъ въ связи съ наилучшимъ употребленіемъ различнаго рода оружія, и пріучая ихъ умъ къ быстрымъ рѣшеніямъ; но авторъ полагаетъ, что никто не думаетъ серіозно о томъ, чтобы въ дѣйствительной войнѣ можно было прійти въ эти различныя положенія, при помощи кривыхъ и вычисленныхъ пеленговъ, измѣренія промежутковъ времени и пр.

Несмотря на изученіе Фурнье и другихъ, авторъ держится того мнѣнія, что тактика будущаго будетъ тѣмъ плодотворнѣе, чѣмъ полнѣе она освободится отъ всякихъ наложенныхъ на нее путъ, и что Нельсоновская идея «боя на близкомъ разстояніи» всегда будетъ ея основою, какой бы ни представлялся при этомъ рискъ.

Будутъ ли производиться послѣдовательныя атаки однородными отрядами по указаніямъ общаго плана, или же—общія сосредоточенія всѣхъ силъ противъ непріятеля; но они всегда будутъ совершаться при предоставленіи судамъ возможно большей свободы движеній ради лучшаго использованія ихъ наступательныхъ и оборонительныхъ средствъ; при этомъ не будетъ никакихъ обязательныхъ шаблоновъ, но всегда будутъ стремиться къ тому, чтобы привести непріятеля въ разстройство посредствомъ прямыхъ, рѣшительныхъ дѣйствій, чуждыхъ всякаго колебанія.

Геній предводителей будетъ проявляться тутъ постепенно, такъ какъ положенія, требующія непосредственнаго вдохновеннаго рѣшенія, будутъ представляться часто. Для рѣшенія исхода дня тутъ уже будетъ недостаточно одного геніальнаго выбора способа атаки.

Такимъ образомъ, лицамъ, которымъ можетъ предстоять командовать флотами, нужно глубоко и непрестанно думать о рѣшеніяхъ тактическихъ задачъ, которыя могутъ встрѣтиться въ день боя, въ надеждѣ, что въ нужный моментъ ихъ осѣнитъ счастливое вдохновеніе, подготовленное предварительною умственною работой въ этомъ направленіи, вдохновеніе, которое поведетъ ихъ къ побѣдѣ.

Перевелъ **В. П.**

(Окончаніе слѣдуетъ).

ХРОНИКА ВОЕННО-МОРСКИХЪ ДѢЙСТВІЙ НА ДАЛЬНЕМЪ ВОСТОКѢ.

III.—Театръ военныхъ дѣйствій.

Въ одномъ изъ австрійскихъ журналовъ (*) мы находимъ обзоръ современнаго театра военныхъ дѣйствій и стратегическаго положенія воюющихъ сторонъ въ наступившей японо-русской войнѣ.

Необыкновенно благопріятное расположеніе береговой мѣстности японскихъ острововъ—говоритъ авторъ обзора:—представляетъ для флота Японіи повсюду — богатыя, самою природой созданныя, портовыя убѣжища, около которыхъ и находятся ея наилучшіе и наиболѣе цвѣтущіе города.

Заливы Токіо и Нагасаки, такъ же какъ и всѣ прочіе доступы къ богатымъ внутреннимъ водамъ Японіи, очень легко могутъ быть заграждены минами и приведены въ безопасное положеніе отъ нападеній непріятельскаго флота.

Главною операціонною базою для японскаго флота служатъ: военный портъ Сасебо, лежащій на сѣверо-западномъ берегу о-ва Кіусіу, западный выходъ изъ внутренняго воднаго бассейна у Симоносеки и лежащій въ Корейскомъ проливѣ о-въ Цушима съ его превосходною гаванью Такешики.

Изъ этихъ трехъ хорошо укрѣпленныхъ портовыхъ мѣстъ, японскій флотъ могъ свободно имѣть наблюденіе за ближайшею линіей всѣхъ движеній русскаго флота изъ Портъ-Артура во Владивостокъ, а каждое изъ русскихъ судовъ или ихъ отдѣленій, которые рѣшились бы на проходъ Корейскимъ проливомъ, онъ могъ атаковать своею сильною минною флотиліей—тѣмъ болѣе, что японцы позаботились прежде всего овладѣть корейскимъ портомъ Мозампо, лежащимъ напротивъ Цушимы, и привести его въ наилучшее укрѣпленное положеніе.

Необыкновенно выгодное стратегическое положеніе японскаго флота въ Корейскомъ проливѣ обезпечивало за нимъ всѣ пре-

(*) «*Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens*» 1904, Vol XXXII, № IV.

имущества такъ называемой — «внутренней линіи». Такъ что флотъ, расположенный въ четырехъ близкихъ между собою военныхъ портахъ, могъ контролировать всѣ движенія русскаго флота съ трехъ сторонъ: отъ Портъ-Артура, Владивостока и Сингапура и на каждую его часть идущую съ одной изъ этихъ сторонъ, сдѣлать отдѣльное нападеніе цѣлымъ своимъ флотомъ. Мѣстность эта представляла также и очень выгодную операціонную базу для перехода японской арміи въ Корею, которая должна была служить аванпостомъ для ея сухопутныхъ комбинацій. Она представляла не только наилучшій опорный пунктъ для обороны японскаго флота на случай приближенія непріятеля, но и давала ему возможность быстро переходить къ энергическому наступательному дѣйствію со стороны Японіи.

Для русскаго флота имѣется во Владивостокѣ обширный портъ, хорошо защищенный и укрытый отъ природы, съ достаточнымъ числомъ судовыхъ доковъ, арсеналомъ и всѣми необходимыми принадлежностями для содержанія и вооруженія флота. При всемъ томъ въ началѣ войны, онъ имѣлъ важное неудобство въ томъ, что въ этотъ моментъ бухта его была покрыта очень толстымъ слоемъ льда, сквозь который начальникъ эскадры, баронъ Штакельбергъ могъ вывести свои суда въ море только по каналу продѣланному при помощи ледокола. Такое невыгодное положеніе этого порта и было причиной, что въ началѣ зимы большая часть русскаго флота была переведена въ Портъ-Артуръ, а во Владивостокѣ оставался только отрядъ крейсеровъ при небольшомъ числѣ миноносцевъ и портовыхъ судовъ.

Второй русскій портъ на Дальнемъ Востокѣ—Портъ-Артуръ, помѣщается въ извилистой бухтѣ, сдавленной между высокими горами. Предполагаемыя выгоды этого порта оказываются однакоже во многихъ отношеніяхъ очень гадательными, такъ какъ его глубина очень неудобна для стоянки судовъ флота. Его обширный западный портовой бассейнъ такъ мелководенъ, что во время отлива большая его часть остается на сушѣ, тогда какъ главный входъ въ его гавань, идущій вокругъ узкаго мыса Тигровый Хвостъ очень изогнутъ и такъ тѣсенъ, что большія военныя суда могутъ проходить по немъ только въ высокую воду.

Но и тогда движеніе это до того бываетъ для нихъ затруднительно, что они могутъ его выполнять только въ теченіе полусутокъ. Нерѣдко случается даже, что входящій въ портъ корабль становится на мель и тогда проходъ для прочихъ судовъ остается запертымъ на продолжительное время. Въ портѣ имѣются: большой докъ, портовое адмиралтейство для исправленія судовъ, обширный квадратный гаванный бассейнъ заложенный китайцами, въ которомъ въ началѣ февраля могъ бы уже помѣститься русскій флотъ. Но вслѣдствіе всѣхъ вышеописанныхъ затрудненій выхода судовъ изъ порта, которыя превращали послѣдній какъ бы въ мышеловку, начальникъ русскаго флота на Дальнемъ Востокѣ, адмиралъ Алексѣевъ, призналъ необходимымъ вывести всѣ свои большія военныя суда на внѣшній рейдъ, гдѣ они и могли оставаться подъ прикрытіемъ огня съ портовыхъ батарей. Въ такомъ положеніи находились суда русскаго флота въ теченіе цѣлыхъ мѣсяцевъ—не болѣе укрытыми на своей якорной стоянкѣ отъ штормовъ и волненія какъ и въ открытомъ морѣ, и потому они содержали во все это время небольшой огонь подъ своими котлами, который, однакоже, значительно уменьшалъ запасы угля, заготовленнаго для флота въ Портъ-Артурѣ.

Также и въ стратегическомъ отношеніи, по словамъ журнала, положеніе Портъ-Артура нельзя признать выгоднымъ. Этотъ портъ находится, какъ мы знаемъ, на оконечности Ліатонгскаго полуострова, выдающагося въ направленіи къ юго-востоку въ Желтое море, при чемъ оконечность эта соединяется только очень узкимъ перешейкомъ съ твердою землей. Заливъ Таліенванъ, который глубоко задается съ востока въ этотъ перешеекъ, даетъ возможность непріятельскому флоту дѣйствовать одновременно съ сухопутными войсками, которыя легко могутъ занять на перешейкѣ укрѣпленную позицію и при помощи флота совершенно отрѣзать портъ отъ содѣйствія русской арміи. Репутація неприступности портъ-артурской крѣпости утратилась уже во время японо-китайской войны въ 1894 г., и всѣ обстоятельства свидѣтельствуютъ теперь, уже второй разъ, что Портъ-Артуръ, въ своемъ настоящемъ положеніи, не отвѣчаетъ главному назначенію военнаго порта—служить охраной своему флоту.

Русскія военныя вѣдомости называютъ Портъ-Артуръ неприступною твердыней русскихъ владѣній на Крайнемъ Востокѣ. Воздвигнутые нынче русскими новыя защиты и батареи въ этомъ портѣ дѣйствительно необыкновенно сильны и болѣе удобно расположены, нежели прежніе китайскіе форты. Вооруженіе ихъ состоитъ приблизительно изъ 400 орудій 4,7- и 12-д. калибра. Значительное количество военныхъ припасовъ, снарядовъ и всѣхъ боевыхъ принадлежностей, такъ же какъ большой подвижной паркъ и полное обезпеченіе относительно питьевой воды видимо даютъ возможность крѣпости выдержать успѣшно годовую осаду. Англійскія же военныя вѣдомости изображаютъ Портъ-Артуръ, какъ «бомбовое гнѣздо», которое никакъ не можетъ долго выдержать массы навѣсныхъ выстрѣловъ со стороны моря. Такая стрѣльба можетъ, по ихъ мнѣнію, скоро разрушить всѣ недостаточно массивныя постройки крѣпости, въ которыхъ хранятся ея боевые запасы—такъ же какъ и суда находящіяся въ портѣ.

Сознаніе невыгоднаго положенія своего флота относительно стратегическаго положенія своего противника и было причиной, что русскія власти рѣшились вести съ нимъ на морѣ оборонительную войну.

Въ теченіе послѣднихъ лѣтъ Россія сдѣлала уже большія пожертвованія на увеличеніе своего флота, и это причинило не малое безпокойство въ Англіи.

Важнѣйшимъ рычагомъ борьбы въ настоящій моментъ являлось господство флота, и отъ него зависѣло рѣшеніе вопроса: для кого война будетъ наступательной и для кого оборонительной?

Если бы русскій флотъ въ Портъ-Артурѣ былъ сильнѣе флота противника и былъ готовъ къ войнѣ, для которой нуженъ былъ также достаточный запасъ транспортныхъ судовъ подъ уголь, жизненные и военные припасы, Россія могла бы немедленно занять корейскій портъ Мозампо, гдѣ для нея главнымъ образомъ необходимо было устроить операціонную базу и тѣмъ создать для себя важное стратегическое положеніе. Извѣстная ненависть корейцевъ къ Японіи служила бы для русскихъ въ этомъ случаѣ значительною поддержкой. Плодородная

мѣстность южной Кореи могла доставлять для содержанія людей множество рессурсовъ, а господство въ Мозампо давало не одно преимущество надъ Японіей относительно Кореи, но и доставляло русскому флоту независимое движеніе по проливу на линіи между Портъ-Артуромъ и Владивостокомъ, и вмѣстѣ обезпечивало за нимъ полученіе изъ Европы ожидаемыхъ транспортовъ и подкрѣпленій.

Для главнокомандующаго русскимъ флотомъ имѣлись важныя причины избѣгать общаго сраженія со своимъ противникомъ. Онъ держалъ флотъ свой на его беззащитномъ якорномъ мѣстѣ передъ Портъ-Артуромъ, гдѣ противникъ его и получилъ возможность сдѣлать на него энергическое нападеніе и употребить для этого—минныя суда противъ тяжелыхъ русскихъ броненосцевъ. Русскій флотъ видимо не могъ отважиться 27-го января на сраженіе съ японскимъ флотомъ съ какою-нибудь надеждой на успѣхъ.

Пребываніе русскаго флота на беззащитномъ якорномъ мѣстѣ передъ Портъ-Артуромъ противорѣчитъ въ такой степени новѣйшимъ способамъ веденія войны, что однѣ только самыя крайнія причины могли послужить къ этому поводомъ. Если принять во вниманіе—то напряженное нравственное состояніе, подъ которымъ постоянно должны были находиться русскіе офицеры и команды на судахъ беззащитно стоявшихъ на открытомъ рейдѣ Портъ-Артура, въ безпрерывномъ ожиданіи ночной атаки со стороны предпріимчиваго непріятеля, то нельзя удержаться отъ мысли, что рано или поздно, японскіе миноносцы, при малѣйшемъ усиліи, могутъ вывести изъ строя значительное число боевыхъ русскихъ судовъ и привести окончательно въ неспособность флотъ своего противника. Береговыя батареи не могутъ оказать никакой защиты кораблямъ отъ ихъ наиболѣе опаснаго непріятеля—миноносцевъ и подводныхъ лодокъ, особенно въ ночное время. Но если съ того времени, когда Россія пріобрѣла Портъ-Артуръ, не было принято мѣръ, чтобы въ западномъ бассейнѣ порта углубить надлежащее пространство и тѣмъ доставить удобное и закрытое помѣщеніе для воснаго флота, а также расширить и углубить до надлежащей степени узкій проходъ въ общую портовую бухту, то необхо-

димо было, еще передъ дипломатическимъ разрывомъ, непремѣнно пріискать другое, болѣе укрытое помѣщеніе для флота, гдѣ бы онъ могъ имѣть и болѣе свободы для движенія. Дѣло въ томъ, что Портъ-Артуръ въ настоящемъ своемъ видѣ не имѣлъ предназначенія служить помѣщеніемъ для военнаго флота, но могъ быть только убѣжищемъ для судовъ требовавшихъ исправленія въ докѣ.

На западномъ берегу Кореи имѣется значительное число хорошихъ природныхъ гаваней, которыя могутъ служить помѣщеніемъ для военнаго флота и изъ которыхъ можно было угрожать высадкамъ японскихъ войскъ. Тогда какъ помѣщеніе флота въ Портъ-Артурѣ уже по одному тому было невыгодно, что съ приближеніемъ войны, оттуда бѣжало множество японцевъ, которые въ подробности знали все портовое устройство и всѣ судовыя помѣщенія, такъ что при нападеніи японцевъ на портъ, они имѣли туда множество хорошихъ проводниковъ и не нуждались ни въ какой предварительной рекогносцировкѣ. Если же, напротивъ того, русскій флотъ избралъ бы мѣстомъ своего пребыванія одну изъ наиболѣе удобныхъ бухтъ въ Кореѣ, между Чемульпо и устьемъ р. Ялу, гдѣ онъ могъ имѣть непосредственное сношеніе со своею арміей и Портъ-Артуромъ, то непріятель, прежде, нежели рѣшиться сдѣлать на него нападеніе, долженъ былъ бы прибѣгнуть къ рекогносцировкамъ, и русскій флотъ имѣлъ бы время принять надлежащія мѣры для своей обороны. Если же бухта, которую онъ бы занялъ, была удобна, онъ могъ устроить при входѣ въ нее искусственное загражденіе отъ внезапнаго нападенія миноносцевъ, тогда какъ самъ могъ высылать своихъ истребителей и крейсеровъ для обозрѣнія окружной мѣстности и положенія непріятельскаго флота. При этомъ онъ могъ сдѣлать сбереженіе и въ своемъ топливѣ.

IV.—Послѣдующія событія на театрѣ военныхъ дѣйствій за февраль 1904 г.

Съ самаго начала войны мы понесли двѣ тяжелыя утраты для нашего флота: у насъ были уничтожены крейсеръ I ранга

«Варягъ» и мореходная канонерская лодка «Кореецъ» и погибъ минный транспортъ «Енисей».

А. *Дѣло «Варяга» и «Корейца».*

Характеръ нынѣшнихъ военныхъ извѣстій съ нашей восточной окраины имѣетъ особый оттѣнокъ, съ которымъ историку приходится считаться.

По свидѣтельству безпристрастнаго германскаго публициста («*Marine-Rundschau*») полученіе этихъ извѣстій затрудняется тѣмъ, что въ Японіи наложенъ строгій контроль на всѣ мѣстныя телеграфныя станціи и запрещено пропускать всякія свѣдѣнія не только о потеряхъ японцевъ во время сраженій, но и обо всемъ, что касается ихъ военныхъ распоряженій и движеній. А это приводитъ насъ къ тому, по мнѣнію публициста, что мы получаемъ съ театра военныхъ дѣйствій одни отрывочныя извѣстія съ одной только воюющей стороны и не скоро будемъ въ состояніи приходить къ общимъ правильнымъ заключеніямъ о дѣйствительномъ значеніи военныхъ событій и ихъ послѣдствіяхъ.

Такое состояніе общей корреспонденціи съ Востока очень выразительно подтверждается послѣдовательнымъ содержаніемъ извѣстій, полученныхъ нами о сраженіи нашихъ судовъ въ Чемульпо.

Сраженіе это происходило 27-го января (9-го февраля), а первое извѣстіе о немъ было получено черезъ японское посольство въ Лондонѣ и затѣмъ, уже по почтѣ, черезъ газету «*Times*», отъ 29-го января (11-го февраля) въ Петербургѣ—повидимому въ искаженномъ видѣ. А именно—въ депешѣ сказано было:—

1) что «26-го января (8-го февраля) японская эскадра, конвоировавшая транспорты и входившая въ Чемульпо, встрѣтила здѣсь русскую канонерскую лодку «Кореецъ» и что «Кореецъ» атаковалъ японскія суда и стрѣлялъ въ японскіе миноносцы («*Times*» February 11, 1904, стр. 3)»;

2) что «рано утромъ на другой день—27-го января (9-го февраля) начальникъ японской эскадры, адмиралъ Уріу, фор-

менно потребовалъ отъ русскихъ военныхъ судовъ, чтобы они вышли изъ Чемульпо до полудня и что въ противномъ случаѣ онъ вынужденъ будетъ ихъ атаковать въ самомъ портѣ»;

3) что «два русскія военныя судна вышли изъ порта около $11^1/_2$ час. утра, и возникло съ ними сраженіе, которое продолжалось около часа. А послѣ того русскія суда скрылись за островами»;

4) «что къ вечеру русскій крейсеръ «Варягъ» потонулъ, а около 4 час. утра 2-го января (10-го февраля), по полученнымъ извѣстіямъ, также потонулъ «Кореецъ» послѣ взрыва. Офицеры и прочіе люди съ этихъ судовъ удалились на французскій крейсеръ *Pascal*. У японцевъ потери не было».

Такое извѣстіе было получено въ Лондонѣ, какъ мы сказали, въ японскомъ посольствѣ 27-го января (9-го февраля). Одинъ изъ германскихъ публицистовъ, мнѣніе котораго мы уже приводили (*), справедливо полагаетъ, что «Корейцу» не было тогда никакого повода, въ мирное время (по убѣжденію русскихъ) дѣлать нападеніе на японскую эскадру, тогда какъ флотъ Японіи одновременно съ этимъ открывалъ уже кампанію къ сторонѣ Портъ-Артура.

А между тѣмъ, на другой же день получена была изъ Токіо въ газетѣ «*Times*» депеша отъ ея собственнаго корреспондента, которая не спорила съ посольскою депешей и только передавала ее въ сокращенномъ видѣ. А именно тамъ было сказано:—

«Когда контръ-адмиралъ Уріу со своею эскадрой прибылъ въ Чемульпо, онъ нашелъ тамъ 6 иностранныхъ военныхъ судовъ, въ томъ числѣ два русскія—«Варягъ» и «Кореецъ». Русскія суда оставались тамъ до вечера 27-го января (9-го февраля), когда, обмѣнявшись сигналами съ французскимъ крейсеромъ *Pascal*, они пошли изъ порта, «Кореецъ» впереди. Когда они проходили о-въ Фальми, въ 4 миляхъ отъ Чемульпо, японская эскадра атаковала ихъ въ строѣ кильватера. «Кореецъ» засыпанъ былъ снарядами, но успѣлъ скрыться въ гавани, гдѣ былъ затопленъ. «Варягъ» былъ скоро разстрѣлянъ. Онъ

(*) «*Marine-Rundschau*», Zweites Beiheft, Berlin 1904, стр. 17.

успѣлъ уйти въ портъ и тамъ командиръ его взорвалъ. Японцы не имѣли никакихъ серіозныхъ поврежденій».

Настоящее, болѣе благонадежное и краткое извѣстіе о сраженіи мы получили только изъ депеши командира «Варяга», капитана 1-го ранга Руднева, изъ Шанхая отъ 5/18-го февраля, слѣдующаго содержанія:—

«Крейсеръ «Варягъ» и канонерская лодка «Кореецъ» выдержали бой съ эскадрой изъ шести большихъ крейсеровъ и восьми миноносцевъ. Крейсеръ «Варягъ», лишенный возможности продолжать бой, вернулся соединенно съ «Корейцемъ» на рейдъ Чемульпо, гдѣ, свезя команды на иностранные крейсеры, пустили свои суда ко дну, чтобы не дать японцамъ. На «Варягѣ» убиты: мичманъ графъ Нироді и 33 матроса, контуженъ въ голову—командиръ, ранены: мичманы: Губонинъ—тяжело, Лобода и Балкъ—легко, 70 матросовъ тяжело, много легко. На «Корейцѣ» потерь нѣтъ. Доношу о беззавѣтной храбрости и отмѣнномъ исполненіи долга офицеровъ и командъ».

Болѣе же подробное и безпристрастное описаніе сраженія нашихъ крейсеровъ при Чемульпо мы находимъ прежде всего въ «*Moniteur de la Flotte*» № 8, отъ 7/20-го февраля. Свѣдѣнія эти были получены, отъ очевидцевъ сраженія, съ французскаго крейсера *Pascal*, принявшаго часть команды съ крейсера «Варягъ».

Тамъ было сказано:—

«Утромъ 27-го января (ст. ст.) японская эскадра, состоявшая изъ 6 крейсеровъ и 8 большихъ миноносцевъ, имѣвшая подъ конвоемъ транспортъ съ войсками, и находившаяся подъ командой контръ-адмирала Уріу, появилась передъ Чемульпо, гдѣ находились 6 военныхъ иностранныхъ судовъ, въ томъ числѣ русскихъ два—крейсеръ «Варягъ» и мореходная канонерская лодка «Кореецъ».

Адмиралъ Уріу потребовалъ отъ командировъ русскихъ судовъ, чтобы они вышли изъ порта, и что иначе — японская эскадра будетъ обстрѣливать суда и городъ.

Командиры французскихъ судовъ *Pascal* и *Güeydon*, находившихся въ портѣ, такъ же какъ и командиры трехъ воен-

ныхъ судовъ—итальянскаго, германскаго и англійскаго—отправились къ адмиралу Уріу и протестовали противъ нападенія, которое они находили нарушеніемъ международнаго права.

Японскій адмиралъ не обращалъ вниманія на эти протесты и требовалъ настоятельно, чтобы «Варягъ» и «Кореецъ» уходили изъ порта.

Тогда оба эти судна развели пары и пошли на выходъ, команды вышли на палубу и запѣли національный русскій гимнъ, играла музыка, и раздавались крики «ура!»

Офицеры англійскіе, итальянскіе и французскіе и ихъ команды всѣ вышли на палубу и привѣтствовали криками «виватъ», русскихъ, которые шли на смерть.

Эскадра японская расположена была за о-вомъ Нодольми, въ 6 миляхъ отъ иностранныхъ судовъ.

Въ полдень безъ десяти минутъ, крейсеръ японскій *Asama* сдѣлалъ первый выстрѣлъ въ русскія суда и послѣ третьяго выстрѣла, семь минутъ спустя, русскіе отвѣчали.

Японская эскадра выстроилась въ линію кильватера и ровно въ полдень обѣ стороны находились въ огнѣ. Весь японскій огонь сосредоточенъ былъ только на «Варягѣ». Русскія суда быстро маневрировали, чтобы избѣжать прицѣла, но пять большихъ снарядовъ послѣдовательно попали въ корпусъ «Варяга», въ то время какъ японская шрапнель поражала русскую команду.

На палубѣ русскихъ судовъ сцены происходили невыразимо страшныя. Падавшіе боевые снаряды разрывались, жгли и разрывали людей на части. Трескъ былъ оглушительный; а люди, посреди этого кроваваго побоища, продолжали прицѣливаться, маневрировать и дѣйствовать изъ орудій какъ на ученьѣ. Одинъ изъ японскихъ снарядовъ попалъ въ казенную часть 6-д. орудія на «Варягѣ» и разбилъ ее въ осколки; другой—сорвалъ на немъ передній мостикъ, зажегъ его обломки, и заставилъ команду тушить пожаръ. Наконецъ—два снаряда попали въ носъ крейсера по ватерлиніи и разрушили у него двѣ палубы.

Lemy

Планъ боя въ Чемульпо.

ТИПО-ЛИТ. М. М.

Одинъ изъ русскихъ офицеровъ говорилъ: «Крови было много, кровь была повсюду. Ходить надо было по человѣческимъ оборваннымъ и обуглившимся членамъ. Зрѣлище было ужасное».

«Кореецъ» потерпѣлъ очень мало и продолжалъ усиленно дѣйствовать, въ то время какъ «Варягъ» сталъ уже употреблять стараніе, чтобы укрыться за островомъ. А между тѣмъ новый снарядъ, попавшій въ него въ это время, еще болѣе ухудшилъ его положеніе, и командиръ его употребилъ всѣ усилія уйти къ порту, чтобы избѣжать захвата въ плѣнъ и полнаго разрушенія».

«Оба судна успѣли возвратиться въ портъ, «Варягъ» въ самомъ разстроенномъ состояніи, и оба, во время отступленія, продолжали сражаться съ японскими судами. По приближеніи русскихъ судовъ, суда—англійское, французскія и итальянское спѣшили подать имъ помощь и послали къ нимъ врачей».

«Несмотря на свои ужасныя раны, ни который изъ раненыхъ не выражалъ никакой жалобы. Ихъ терпѣніе казалось свыше человѣческаго».

«На «Варягѣ» было убитыхъ—1 офицеръ, графъ Нирод̀ъ и 33 человѣка команды, раненыхъ 2 офицера и 64 нижнихъ чиновъ. Капитанъ 1-го ранга Рудневъ былъ легко раненъ; два унтеръ-офицера, находившіеся по правую и лѣвую сторону командира, были убиты».

«Капитанъ 1-го ранга Рудневъ объявилъ намѣреніе истребить оба свои судна. Люди съ нихъ были пересажены на иностранныя суда, главнымъ образомъ — на англійское *Talbot* и въ 4 часа «Кореецъ» былъ взорванъ. Сначала взвился громадный столбъ огня и потомъ смѣнило его обширное облако дыма. Въ то время, ксгда смолкалъ грохотъ взрыва, слышалось пѣніе русскаго національнаго гимна».

«Затѣмъ настала очередь «Варяга».

«Командиръ «Варяга» изъ опасенія, чтобы японцы не пришли помѣшать ему въ разрушеніи крейсера, просилъ капитана 1-го ранга Барлея, командира *Talbot*, сдѣлать въ него нѣсколько выстрѣловъ по ватерлиніи, но англичанинъ на это не согласился».

«Варягъ» успѣли также взорвать.

Русскій транспортъ «Сунгари», прибывшій наканунѣ въ портъ, былъ точно такъ же сожженъ и уничтоженъ своею командой, которая также принята была на иностранныя суда.

Въ сраженіи участвовали японскія суда: *Asama*, *Naniwa*, *Takachiho*, *Chiyoda*, *Akashi* и *Niitaka* (*).

По извѣстіямъ полученнымъ впослѣдствіи, японцы въ этомъ сраженіи потеряли одинъ истребитель миноносцевъ, у броннрованнаго крейсера *Asama* разрушены были башня, трубы и перекидной мостикъ, а къ ночи крейсеръ *Takachiho* потонулъ на рейдѣ.

Одновременно съ полученіемъ депеши капитана 1-го ранга Руднева и извѣстій съ крейсера *Pascal*, у насъ получена была отъ 5-го февраля изъ Шанхая, отъ нашего бывшаго посланника въ Сеулѣ г. Павлова, депеша слѣдующаго содержанія:—

«26-го января, въ виду полнаго прекращенія телеграфныхъ сообщеній и продолжавшихся со стороны японцевъ военныхъ приготовленій, я рѣшилъ послать стоявшую въ Чемульпо лодку «Кореецъ» съ почтою въ Артуръ, предупредивъ крейсеръ «Варягъ», чтобы онъ былъ готовъ ко всякимъ случайностямъ.

Въ 4 часа дня, «Кореецъ», выходя съ рейда Чемульпо на развѣдку, встрѣтилъ японскую эскадру изъ 6 большихъ крейсеровъ и 8 миноносцевъ. Одинъ крейсеръ сталъ видимо преслѣдовать «Корейца», и въ то же время миноносцы окружили его и сдѣлали по направленію къ нему три выстрѣла минами, но безъ результата. «Кореецъ» не стрѣлялъ и, вернувшись на рейдъ, сталъ на якорь. Ночью съ японскихъ транспортовъ высадилось около 3 000 войскъ, большинство коихъ тотчасъ отправилось въ Сеулъ и заняло городъ. Корейскія власти и войска бездѣйствовали. На слѣдующее утро командиръ «Варяга» получилъ отъ японскаго адмирала офиціальное увѣдомленіе о началѣ враждебныхъ дѣйствій съ приглашеніемъ покинуть рейдъ до полудня, подъ угрозою, въ противномъ случаѣ, атаковать на рейдѣ всею эскадрой. Въ то же утро командиры иностранныхъ судовъ въ Чемульпо получили отъ японскаго же адми-

---

(*) Ранги ихъ и вмѣстимость показаны въ «Морск. Сборн.» 1904 г., № 3, неоф. отд., стр. 195—196.

рала предложеніе удалиться съ рейда до 4 час. дня, если русскія суда не уйдутъ. Командиръ «Варяга» принялъ вызовъ и вмѣстѣ съ «Корейцемъ» вышелъ за предѣлы рейда; тогда японцы, предложивъ сигналомъ сдаться, но не получивъ отвѣта, открыли огонь всею эскадрой. Послѣ боя, во время коего на «Варягѣ» непріятельскими выстрѣлами причинены были опасныя подводныя пробоины, наши суда вернулись на рейдъ—исправить важнѣйшія поврежденія. Но убѣдившись въ невозможности быстро исполнить это и не желая, чтобы суда достались непріятелю, командиръ «Варяга» рѣшилъ самъ потопить оба судна, свезя раненыхъ и прочую команду на французскій, англійскій и итальянскій крейсеры, проявившіе самое дѣятельное и горячее участіе».

Такимъ образомъ, изъ всего здѣсь приведеннаго (донесеніе г. Руднева, крейсера *Pascal* и г. Павлова) намъ хорошо видно, что «Кореецъ» 25-го января не стрѣлялъ по японскимъ миноноскамъ, находившимся въ составѣ японской эскадры, пришедшей съ десантомъ въ Чемульпо. А между тѣмъ это извѣстіе было передано по телеграфу изъ Японіи въ Лондонъ въ японское посольство, прежде всѣхъ, въ ночь на 29-е января—помѣщено было въ газетѣ «*Times*» откуда перепечатано въ газетахъ всего міра, и японцы, какъ намъ извѣстно, успѣли всѣхъ увѣрить, что это Россія начала войну съ Японіей.

Въ дополненіе ко всѣмъ этимъ свѣдѣніямъ мы приводимъ здѣсь извлеченіе изъ прекрасной статьи по этому предмету, помѣщенной въ газетѣ «Новое Время», № 10 035:—

«Мы потеряли въ Чемульпо два судна» — сказано тамъ:— «изъ которыхъ одно могло быть хорошимъ развѣдчикомъ, но мы нанесли нравственный ударъ нашему противнику. Японцы убѣдились, что можно на насъ напасть нечаянно, обманомъ изъ-за-угла и достичь такимъ путемъ успѣха, но побѣдить въ открытомъ боѣ насъ можно только съ самыми тяжелыми для себя утратами. И они не посмѣли послѣдовать за нашими судами, когда они потеряли уже способность къ продолженію боя и вернулись въ Чемульпо, чтобы тамъ себя уничтожить».

«А между тѣмъ здѣсь самый сильный японскій броненосный крейсеръ въ сопровожденіи другихъ пяти сильно вооружен-

ныхъ крейсеровъ и 8 миноносцевъ, не уничтожили одного русскаго небронированнаго крейсера. Лодку «Кореецъ» совсѣмъ нельзя было принимать во вниманіе по ея устарѣлости и ничтожной артиллеріи: у нея на одинъ бортъ могли дѣйствовать только двѣ пушки, да и то устарѣлаго образца».

«Теперь, когда намъ извѣстны подробности этого боя, изъ надежнаго источника, можно привести уже точное сравненіе силъ нашихъ и японскихъ судовъ участвовавшихъ въ сраженіи»:—

	Водоизмѣщеніе.	Число орудій.					Мелкихъ скорострѣльныхъ.	Минныхъ аппаратовъ.
		10,2-д.	8-д.	6-д.	4,7-д.	3-д.		
	Тонны.							
«Варягъ»	6 500	—	—	12	—	12	6	4
«Кореецъ»	1 500	—	2	1	—	—	6	2
Итого . .	8 000	—	2	13	—	12	12	6
Брон. крейсеры.								
Asama	9 750	—	4	14	—	12	7	5
Chiyoda	2 450	—	—	—	10	—	17	3
Неброн. крейсеры.								
Naniwa	3 700	2	—	6	—	—	16	4
Takachiho	3 700	2	—	6	—	—	16	4
Niitaka	3 420	—	—	6	—	10	4	—
Akashi	2 700	—	—	2	6	—	16	2
8 миноносцевъ. . .	около 1 200	—	—	—	—	—	16	приблизительно 24
Итого. . . .	26 920	4	4	34	16	22	92	42

«Такимъ образомъ, по своему водоизмѣщенію, даже исключая японскіе миноносцы, японскій отрядъ былъ больше чѣмъ въ 3 раза сильнѣе русскихъ».

«По артиллеріи, какъ видно изъ таблицы, японцы имѣли прямо подавляющее преимущество въ силѣ, бьющее въ глаза и не стоитъ выводить какихъ-либо цифровыхъ отношеній».

«Обратимъ только вниманіе на огромное число минныхъ аппаратовъ на японскихъ судахъ сравнительно съ нашими, что давало полную возможность японцамъ утопить русскія суда, такъ какъ «Варягъ» къ концу боя потерялъ почти всю свою артиллерію и понесъ громадныя потери въ личномъ составѣ. Кромѣ того, бортъ японскаго бронированнаго крейсера *Asama* былъ почти неуязвимъ для артиллеріи нашихъ судовъ, тогда какъ бортъ «Варяга» легко пробивался каждымъ попавшимъ снарядомъ».

«Принимая же въ соображеніе всѣ боевые элементы сражавшихся, боевой коефиціентъ «Варяга» могъ считаться=14, а «Корейца»=0,05. Тогда какъ коефиціентъ одного только броненосца *Asama* былъ=55. А между тѣмъ японцы дали отъ нихъ уйти нашимъ судамъ. Объяснить это можно развѣ только ихъ нерѣшимостью, вызванной энергичнымъ вступленіемъ въ бой нашихъ судовъ, чего они совсѣмъ не ожидали. Они очевидно были убѣждены, что наши суда имъ сдадутся безъ боя и что, посредствомъ одного обмана, японскій флотъ обогатится хорошимъ, быстроходнымъ крейсеромъ».

Телеграмма изъ Америки (*) также передаетъ подробности славнаго боя «Варяга» и «Корейца» съ японскою эскадрой при Чемульпо и говоритъ: «Когда эти два русскія судна, при звукахъ своего національнаго гимна, пошли прямо на несравненно сильнѣйшаго врага, восторженное «ура» съ иностранныхъ судовъ, свидѣтелей боя, привѣтствовало такое мужество, вызвавшее удивленіе даже въ японцахъ».

Согласно телеграммѣ (**) командира французскаго крейсера *Pascal*,—отъ 3-го февраля, этотъ крейсеръ вышелъ изъ Чемульпо для высадки въ Шанхаѣ принятыхъ на него: русскаго посланника въ Сеулѣ, дѣйствительнаго статскаго совѣтника Павлова, 62 русскихъ подданныхъ, командировъ русскихъ

(*) Русскаго телеграфнаго агентства.

(**) Полученной въ Министерствѣ Иностранныхъ Дѣлъ.

военныхъ судовъ «Варягъ» и «Кореецъ», 16 офицеровъ и 268 нижнихъ чиновъ съ этихъ же судовъ. *Pascal* прибылъ съ этими пассажирами въ Шанхай 4-го февраля.

Прочіе люди, спасшіеся съ крейсера «Варягъ», съ лодки «Кореецъ» и транспорта «Сунгари», были приняты: на англійскій крейсеръ *Talbot* въ числѣ 325 челов. — отправлены въ Коломбо, и на итальянскій *Elba*—178 челов. (*)—всѣ подъ обязательствомъ не участвовать болѣе въ военныхъ дѣйствіяхъ въ теченіе этой войны.

О потеряхъ японцевъ мы еще имѣемъ слѣдующія свѣдѣнія:— 28-го января, утромъ, на рейдѣ съ японскаго крейсера *Asama* на транспортномъ пароходѣ свезено было на берегъ 80 челов. убитыхъ и раненыхъ (**).

Извѣстіе о томъ, что въ сраженіи при Чемульпо японскій крейсеръ *Takachiho* былъ разбитъ нашимъ крейсеромъ «Варягъ» подтверждается слѣдующею депешей генералъ-маіора Флуга отъ 20-го февраля:—

«По свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ очевидцевъ, между островами близъ Чемульпо лежитъ затонувшій трехтрубный японскій крейсеръ».

Выше мы приводили (***) мнѣніе одного публициста, что при настоящихъ сложныхъ условіяхъ полученія корреспонденціи съ театра войны, мы въ состояніи будемъ только въ позднѣйшее время приходить къ окончательному заключенію о значеніи всякихъ военныхъ дѣйствій. Такъ и въ настоящемъ случаѣ— только 18-го марта получили мы свѣдѣнія (****), которыя окончательно разъясняютъ намъ всѣ вопросы по сраженію 27-го января «Варяга» и «Корейца», съ японцами, и потому въ извѣстіяхъ, которыя были выше приведены, необходимо сдѣлать небольшую поправку. А именно:—

(*) «*Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens*» 1904, № IV, стр. 273. По дальнѣйшимъ извѣстіямъ на упомянутыхъ судахъ сдѣланы были нѣкоторыя перемѣщенія въ этихъ людяхъ.

(**) Тамъ же.

(***) «Морск. Сборн.» 1904 г., № 3, неоф. отд., стр. 190.

(****) «Новое Время», № 10 071.

a) Въ телеграммѣ нашего посланника въ Кореѣ, г. Павлова было сказано, что 26-го января, при встрѣчѣ «Корейца» съ японцами, японскіе миноносцы сдѣлали въ него три выстрѣла минами, а «Кореецъ» въ нихъ не стрѣлялъ.

b) Еще три свидѣтеля сраженія при Чемульпо: участникъ—капитанъ 1-го ранга Рудневъ, и корреспонденты съ крейсера *Pascal*, о выстрѣлахъ съ «Корейца» совсѣмъ не упоминаютъ.

Теперь же новый свѣдущій корреспондентъ говоритъ слѣдующее: —

«26-го января «Кореецъ» пошелъ на выходъ съ рейда. Тогда отъ японской эскадры, находившейся у входа въ заливъ, отдѣлились три миноносца, съ которыхъ пущены были въ «Корейца» три мины. Двѣ прошли подъ кормой, а одна, не доходя до трапа, затонула. Послѣ первой пущенной мины на «Корейцѣ» была дана команда—«приготовиться къ бою».

«Второпяхъ, послѣ второй мины, безъ команды были даны два выстрѣла изъ 37-м.-м. пушки, но сейчасъ же командиръ, капитанъ 2-го ранга Бѣляевъ, приказалъ не стрѣлять и не-смотря на третью мину, выстрѣла съ «Корейца» не послѣдовало».

Слѣдовательно—формальная сторона дѣла осталась при прежнемъ положеніи: первый и второй выстрѣлы миной сдѣланы были японцами, а только уже третій выстрѣлъ сдѣланъ былъ отъ насъ изъ пушки.

По частнымъ извѣстіямъ (*), японскій консулъ въ Чемульпо увѣдомилъ британскаго консула, что 34 раненыхъ русскихъ матросовъ помѣщены были въ японскій госпиталь и находятся тамъ на излѣченіи.

23-го февраля, отъ нашего вице-консула въ Коломбо получена была слѣдующая телеграмма:—

«Прибывшимъ на англійскомъ суднѣ *Amphitrite* русскимъ офицерамъ и 362 матросамъ съ «Варяга» оказываются со стороны англійскихъ властей всяческое вниманіе и полная заботливость. Командиръ судна *Amphitrite* снабдилъ капитана 2-го ранга Степанова рекомендательнымъ письмомъ къ цейлонскому

(*) «Новое Время», № 10 051.

губернатору. Согласно полученнымъ распоряженіямъ, наши моряки переведены вчера вечеромъ безъ всякихъ формальностей на русскій пароходъ «Малайя», принадлежащій Восточно-Азіатскому обществу, при чемъ они были встрѣчены громкими криками «ура». «Малайя» выходитъ 24-го февраля въ Одессу» (*).

Газета «*Times*» отъ 9-го августа сообщаетъ о прибытіи въ Коломбо французскаго парохода *Medoc*, на которомъ находятся 441 русскихъ моряка съ «Варяга» и «Корейца». Такъ что, въ началѣ марта, можно было ожидать скораго прибытія въ Россію всѣхъ русскихъ моряковъ, спасшихся съ этихъ судовъ.

Въ отечествѣ, нашихъ храбрыхъ моряковъ ожидала Высочайшая награда: 23-го февраля 1904 г. Его Императорское Величество соизволилъ отдать слѣдующій приказъ:—

«Въ воздаяніе геройскаго подвига, оказаннаго крейсеромъ I ранга «Варягъ» и мореходною канонерскою лодкой «Кореецъ» въ бою при Чемульпо, 27-го января сего года, съ непріятелемъ, значительно превосходившимъ ихъ силою и числомъ, Государь Императоръ соизволилъ пожаловать:—

Крейсера I ранга «Варягъ»:

Командиру, капитану 1-го ранга Рудневу 1-му—орденъ Св. Георгія 4-й степ. и званіе флигель-адъютанта. Старшему офицеру, капитану 2-го ранга Степанову 3-му; лейтенантамъ: Берлингу, Зарубаеву и Евгенію Беренсу; мичманамъ: Александру Шиллингу, Черниловскому-Соколъ, Лобода, Губонину, Эйлеру и Балку; корпуса инженеръ-механиковъ флота: помощникамъ старшихъ инженеръ-механиковъ флота Лейкову и Солдатову и младшимъ инженеръ-механикамъ Зорину и Спиридонову и врачамъ: старшему коллежскому совѣтнику Храбостину и младшему лѣкарю Банщикову — орденъ Св. Георгія 4-й степ. Титулярнымъ совѣтникамъ: содержателю по шкиперской части Барсукову и комиссару Денисову—орденъ Св. Станислава 3-й степ. съ мечами; содержателю машинной части Маркелову—орденъ Св. Анны 3-й степ. съ мечами.

Мореходной канонерской лодки «Кореецъ»:

Капитанамъ 2-го ранга: командиру лодки, Бѣляеву 2-му—орденъ Св. Георгія 4-й степ.; старшему офицеру Засухину—

(*) Пришелъ 19-го мярта.

орденъ Св. Владиміра 4-й степ. съ мечами и бантомъ; лейтенантамъ: Степанову 8-му и Левитскому—орд. Св. Станислава 2-й степ. съ мечами; мичманамъ: Бойсману и Бутлерову—орденъ Св. Анны 4-й степ. съ надписью: «за храбрость», Бирилеву—орденъ Св. Станислава 3-й степ. съ мечами и бантомъ; корпуса инженеръ-механиковъ флота младшему инженеръ-механику Франку—орд. Св. Станислава 3-й степ. съ мечами и бантомъ; младшему врачу, лѣкарю Меркушову—орденъ Св. Станислава 3-й степ. съ мечами.

Всѣмъ нижнимъ чинамъ этихъ судовъ – знаки отличія Военнаго ордена 4-й степ.

Въ виду принятыхъ офицеровъ и командъ съ «Варяга» и «Корейца» на иностранныя суда въ Чемульпо, являлся вопросъ, который подлежалъ рѣшенію на основаніи постановленій международнаго права.

Одинъ изъ спеціалистовъ этого права (*) ставитъ вопросъ такимъ образомъ:—

«Послѣ боя, покрывшаго славою наши оба судна, русскія команды были свезены на иностранные крейсеры. Международное право называетъ этотъ фактъ переходомъ воюющихъ войскъ на нейтральную территорію (французскую, англійскую и т. д.) и считаетъ необходимымъ его слѣдствіемъ устраненіе всѣхъ такихъ лицъ отъ дальнѣйшихъ военныхъ операцій. Такъ было поступлено съ отрядомъ генерала Бурбаки, перешедшимъ въ февралѣ 1871 г. на швейцарскую территорію. Такъ постановляетъ и ст. 57 Гаагской конвенціи 1899 г.».

«Съ точки зрѣнія права, слѣдовательно, вопросъ не представляетъ никакихъ сомнѣній: русское правительство не можетъ, не подводя нейтралитетъ государствъ, спасавшихъ его моряковъ, разрѣшить имъ участвовать въ дальнѣйшихъ военныхъ операціяхъ».

«Но здѣсь является еще вопросъ относительно цѣлесообразности: не полезно ли было бы въ видѣ репрессаліи пустить

(*) Ал. Пиленко.

этихъ моряковъ опять въ дѣло? Рѣшеніе этого вопроса не входитъ въ компетенцію юриста, но я все-таки замѣчу, что, по моему мнѣнію, отвѣтъ можетъ быть только одинъ: нѣтъ, не полезно».

«Судя по послѣднимъ телеграммамъ, японцы забираютъ своихъ пострадавшихъ моряковъ изъ Чифу, т. е. изъ нейтральной территоріи, и затѣмъ возвращаютъ ихъ въ ряды дѣйствующей арміи. Несмотря на это, я все-таки повторяю: Россія не должна слѣдовать ихъ примѣру. Во-первыхъ — потому, что это нарушеніе не можетъ быть ей полезно. У насъ и безъ того въ морскихъ экипажахъ берутъ не свыше одной пятой изъ числа заявившихъ желаніе идти на Востокъ. Людей у насъ достаточно: иначе не тянули бы жребія о томъ, кому выпадетъ честь отправляться въ Тихій океанъ. Во-вторыхъ—потому, что это поведеніе будетъ для насъ вредно. Всѣ иностранныя газеты, ведущія противъ насъ кампанію, пользуются однимъ и тѣмъ же, все однимъ и тѣмъ же аргументомъ: русско-японская война есть борьба культурныхъ островитянъ съ варварами—московитами».

«Повторныя нарушенія международнаго права, допущенныя японцами, уже начали подрывать фундаментъ подъ этимъ тезисомъ. Если Россія не будетъ отвѣчать таліономъ на японскія варварскія нарушенія тѣхъ международныхъ обычаевъ, которыми держится европейская культура, она вырветъ послѣднее оружіе у своихъ враговъ. Ибо нѣтъ большаго доказательства для культурной проникновенности какъ соблюденіе права въ сношеніяхъ съ нарушающимъ его противникомъ».

Но это мнѣніе, довольно успокоительное только въ административномъ смыслѣ, оставляетъ въ сторонѣ личные интересы лицъ, невинно и великодушно пострадавшихъ за интересы своей родины, и потому болѣе справедливымъ и сочувственнымъ является мнѣніе другого законовѣда, который говоритъ (*):—

«Дѣло въ томъ, что результатомъ трудовъ Гаагской конференціи, помимо конвенціи о сухопутной войнѣ, является еще «конвенція о примѣненіи къ морской войнѣ началъ Женевской

(*) В. С. Россоловскій.

конвенціи 1864 г.». Въ статьѣ 10 проекта этой конвенціи говорилось:—

«Погибавшіе, раненые и больные, высаженные съ согласія мѣстной власти въ нейтральномъ портѣ—при отсутствіи иного соглашенія между нейтральнымъ государствомъ и воюющими—должны состоять подъ присмотромъ нейтральнаго государства, дабы они снова не могли принять участія въ военныхъ дѣйствіяхъ».

Вотъ если бы эта статья сохранилась въ помянутой конвенціи—то дѣло нашихъ моряковъ съ «Варяга» и «Корейца» было бы плохо. Имъ уже безусловно нельзя было бы принять участія въ дальнѣйшей войнѣ съ Японіей, такъ какъ ихъ и не отпустили бы съ *Pascal*'я, *Talbot*'а и *Elbe*'ы безъ взятія съ нихъ слова, что они не возьмутся за оружіе противъ Японіи во все продолженіе теперешней войны.

Но въ томъ-то и дѣло, что эту статью 10 только предполагалось ввести въ эту конвенцію. Противъ этой статьи высказалась Англія и Соединенные Штаты и притомъ съ такою категоричностью, что исключеніе этой ст. 10 проекта конвенціи поставили условіемъ принятія и ратификаціи послѣдней.

Вотъ почему противъ ст. 10 конвенціи, о примѣненіи къ морской войнѣ началъ Женевской конвенціи 10 (22)-го августа 1864 г., нѣтъ никакого текста и красуется только слово: «Исключена». Между тѣмъ это была бы единственная статья, которая могла бы быть примѣнена къ данному случаю. Разъ она «исключена», то уже дѣйствительно вопросъ права не представляетъ никакихъ сомнѣній. Для ограниченія будущей свободы воли и свободы дѣйствій нашихъ бравыхъ моряковъ—нѣтъ никакихъ законныхъ основаній.

В.—**Транспортъ «Енисей».**

Первое извѣстіе о гибели транспорта «Енисей» мы получили въ Петербургѣ 30-го января. Намѣстникъ на Дальнемъ Востокѣ телеграфировалъ на Высочайшее Имя—что «29-го января, находившійся на линіи миннаго заграждения минный транспортъ

«Енисей», подъ командой капитана 2-го ранга Степанова, затонулъ отъ взрыва. «Енисей», замѣтивъ всплывшую мину, подошелъ ее разстрѣлять и былъ нанесенъ на сосѣднюю мину, которая взорвалась подъ его носовою частью. Успѣли спустить шлюпки. Погибшіе при взрывѣ: командиръ, механикъ Яновскій, мичманы—Хрущевъ и Дриженко. Нижнихъ чиновъ 92».

Въ газетѣ «Новое Время» (*) помѣщено было къ этому извѣстію дополнительное поясненіе:—

«Енисей» ставилъ минное заграждeніе у входа въ бухту Тальенванъ (къ с.-в. отъ Портъ-Артура). «Енисей» построенъ былъ въ Петербургѣ на Балтійскомъ заводѣ. Такихъ транспортовъ у насъ въ Балтійскомъ морѣ было два—«Амуръ» и «Енисей», и въ Черномъ морѣ два—«Бугъ» и «Дунай». Назначеніе ихъ заключается въ постановкѣ миннаго заграждeнія».

Подробности гибели транспорта «Енисей», со словъ спасшихся съ него людей, описываются такимъ образомъ (**): Судно нанесло вѣтромъ и теченіемъ на мину, причинившую огромную пробоину въ носу.—Командиръ увидѣлъ, что судно должно погибнуть и приказалъ командѣ спасаться. Были быстро спущены шлюпки. Команда упрашивала командира сѣсть въ шлюпку, но онъ рѣшительно отказался, пригрозивъ стрѣлять въ тѣхъ, кто не будетъ торопиться спасаться. Послѣднимъ бросился въ воду часовой денежнаго сундука. Командиръ остался на своемъ мѣстѣ до послѣдней минуты и пошелъ ко дну вмѣстѣ съ судномъ. Послѣднія его слова были: «спасайтесь ребята, кто можетъ, обо мнѣ не заботьтесь». Вернувшійся вельботъ спасъ часового. Командира не было на водѣ.

На «Енисеѣ» было 13 офицеровъ и 290 нижнихъ чиновъ. Онъ ушелъ изъ Балтійскаго моря въ Тихій океанъ 15-го августа 1901 г.

С.— **Военныя дѣйствія подъ Портъ-Артуромъ.**

У насъ были уже приведены первыя извѣстія о сраженіи при Портъ-Артурѣ въ ночь на 27-е января, которое продолжа-

(*) «Новое Время», № 10 025.
(**) Русское телеграфное агентство.

лось и утромъ въ этотъ день (*). Дальнѣйшія о немъ извѣстія получались еще постепенно: въ телеграммѣ Намѣстника на Дальнемъ Востокѣ, отъ 1-го февраля было сказано:—

«По полученнымъ свѣдѣніямъ, японцы высадили въ Чемульпо десантъ въ 19 000 челов. Въ Портъ-Артурѣ все спокойно».

Въ числѣ другихъ нашихъ судовъ, 27-го января въ Портъ-Артурѣ принялъ боевое крещеніе пароходъ Добровольнаго флота «Казань», стоявшій въ восточномъ бассейнѣ, куда перелетали японскіе снаряды. 12-д. снарядъ пробилъ надводный бортъ парохода и остался въ его грузѣ, не разорвавшись. Затѣмъ произошелъ въ грузѣ пожаръ, который вскорѣ былъ потушенъ. Снарядъ извлеченъ, несчастій съ людьми не было (**).

5-го февраля отъ Намѣстника на Дальнемъ Востокѣ получена была на Высочайшее Имя еще слѣдующая депеша съ подробнымъ описаніемъ этого сраженія:—

«Въ $10^1/_2$ час. утра, японскій флотъ въ составѣ 16 боевыхъ судовъ показался въ виду Портъ-Артура. Приближеніе его было замѣчено съ береговыхъ сигнальныхъ станцій, а также съ судовъ нашей эскадры, которая подъ флагомъ вице-адмирала Старка и младшаго флагмана, контръ-адмирала князя Ухтомскаго, въ составѣ 5 броненосцевъ I и II ранга, и 15 эскадренныхъ миноносцевъ стояла въ полной боевой готовности на внѣшнемъ рейдѣ. Тотчасъ же приморскія береговыя батареи изготовились къ встрѣчѣ непріятеля. Наша эскадра снялась съ якоря въ боевомъ порядкѣ и по первому выстрѣлу непріятеля флотъ и батарея отвѣтили ему дружнымъ оживленнымъ огнемъ. Наибольшему обстрѣливанію со стороны непріятеля подверглись суда эскадры, а также батарея № 15 Электрическаго утеса и № 13 Золотой горы. Кромѣ того, подъ огнемъ находились также и остальныя береговыя батареи, главнымъ образомъ №№ 17 и 18. Въ бою принимали участіе, въ строю на ходу: броненосцы «Петропавловскъ»—флагъ вице-адмирала Старка, командиръ—капитанъ 1-го ранга Яковлевъ, «Севастополь»—капитанъ 1-го ранга Чернышевъ, «Полтава»—

(*) «Морск. Сборн.» 1904 г., № 3.

(**) Русское телеграфное агентство.

капитанъ 1-го ранга Успенскій, «Пересвѣтъ»—флагъ контръ-адмирала князя Ухтомскаго, командиръ—капитанъ 1-го ранга Бойсманъ, «Побѣда»—капитанъ 1-го ранга Зацаренный; крейсеры I ранга: «Баянъ»—капитанъ 1-го ранга Виренъ, «Діана»—капитанъ 1-го ранга Залѣсскій, «Аскольдъ» — капитанъ 1-го ранга Грамматчиковъ; крейсеры II ранга: «Бояринъ»—капитанъ 2-го ранга Сарычевъ, «Новикъ»—капитанъ 2-го ранга Эссенъ. Принимали также участіе въ бою стоявшіе на якорѣ броненосцы: «Цесаревичъ» — капитанъ 1-го ранга Григоровичъ, «Ретвизанъ»—капитанъ 1-го ранга Щенсновичъ, крейсеръ I ранга «Паллада»—капитанъ 1-го ранга Косовичъ, имѣвшіе поврежденія, полученныя при предыдущей минной атакѣ; а также транспортъ «Ангара»—капитанъ 2-го ранга Сухомлинъ. Эскадренные миноносцы 1 и 2 отрядовъ съ отрядными начальниками, капитаномъ 1-го ранга Матусевичемъ и капитаномъ 2-го ранга Гинтеромъ: «Внимательный»—капитанъ 2-го ранга Симонъ, «Властный»—лейтенантъ Карцевъ, «Боевой»—капитанъ 2-го ранга Елисѣевъ, «Безстрашный»—капитанъ 2-го ранга Циммерманъ, «Безпощадный»—лейтенантъ Лукинъ, «Внушительный»—лейтенантъ Подушкинъ, «Выносливый»—лейтенантъ Рихтеръ, «Грозовой»—лейтенантъ Шелтингъ, «Разящій»—капитанъ 2-го ранга Симоновъ, «Рѣшительный» — лейтенантъ Корниловъ, «Сильный» — лейтенантъ Ходоровичъ, «Стерегущій» — лейтенантъ Кузьминъ-Караваевъ 2-й, «Сторожевой»—капитанъ 2-го ранга Киткинъ 1, «Смѣлый»—капитанъ 2-го ранга Шульцъ, «Сердитый» — лейтенантъ Кузьминъ-Караваевъ 1-й, все время боя держались по правую сторону эскадры въ разстояніи 10—15 кабельт., въ ожиданіи сближенія съ непріятелемъ и приказанія атаковать его. Береговыя батареи—подъ общимъ руководствомъ командира квантунской крѣпостной артиллеріи, генералъ-маіора Бѣлова. Результатъ боя еще трудно опредѣлить, но, по наблюденіямъ съ нашихъ судовъ, можно полагать, что нѣкоторыя изъ непріятельскихъ судовъ потерпѣли аваріи, чѣмъ и можно объяснить уклоненіе отъ дальнѣйшаго боя, несмотря на значительное превосходство непріятельскихъ силъ. Изъ поступившихъ ко мнѣ донесеній участвовавшихъ въ бою начальствующихъ лицъ усматривается, что команды судовъ, а также при-

слуга артиллерійскихъ батарей дѣйствовали съ отличнымъ мужествомъ, стойкостью и въ образцовомъ порядкѣ, почему и счелъ возможнымъ назначить слѣдующія награды: по 6 знаковъ отличія Военнаго ордена 1-й степ. на роту судамъ I ранга и судамъ II ранга, имѣющимъ болѣе 200 челов. команды; по 4 знака на роту остальнымъ судамъ II ранга; по одному знаку на каждый эскадренный миноносецъ и 1 знакъ чинамъ сигнальной станціи на Золотой горѣ, продолжавшей дѣйствовать подъ сильнымъ огнемъ непріятеля; на батареяхъ: № 15—4 знака, № 13—3 знака и канониру 7-й роты Никифору Алехину—именной таковой же знакъ за то, что будучи раненъ въ голову, онъ, послѣ перевязки, вернулся въ строй. Наши потери на эскадрѣ: офицеровъ ранено 5; нижнихъ чиновъ 14 убитыхъ, 69 раненыхъ; въ гарнизонѣ крѣпости нижнихъ чиновъ убитыхъ 1, тяжело раненъ 1, легко ранены 5».

Послѣ 27-го января, отъ генералъ-маіора Флуга получены были телеграммы отъ 2-го, 4-го и 7-го февраля, въ которыхъ сказано было, что за все это время военныхъ дѣйствій подъ Портъ-Артуромъ никакихъ не происходило, а 11-го февраля отъ генералъ-адъютанта Алексѣева была получена слѣдующая телеграмма:—

«11-го февраля съ 2 час. 45 мин. ночи до разсвѣта непріятель сдѣлалъ попытку атаковать «Ретвизанъ» многими миноносцами и затопить въ проходѣ большіе пароходы съ горючими матеріалами. Обнаруживъ сперва миноносцы и открывъ по нимъ сильный огонь, «Ретвизанъ», поддерживаемый батареями, уничтожилъ близъ входа, шедшіе прямо на него два парохода, изъ которыхъ одинъ выскочилъ на камни подъ маякомъ Тигроваго полуострова, другой затонулъ подъ Золотою горой. Стрѣльба по миноносцамъ продолжалась до разсвѣта, когда на рейдѣ обнаружены всего четыре погибшіе парохода и восемь медленно удалявшихся миноносцевъ, которые направлялись къ ожидавшимъ ихъ въ морѣ кораблямъ. Спасавшіяся на шлюпкахъ команды пароходовъ частью утонули и можетъ-быть подобраны непріятельскими миноносцами. Производится обыскъ береговъ. Проходъ въ портъ чистъ. Полное разстройство плана непріятеля отношу къ молодецкому отпору и убій-

ственному огню «Ретвизана». Пароходъ горитъ еще теперь. На рейдѣ усмотрѣны плавающія мины. На горизонтѣ двумя отрядами держится непріятель. Возвращаю посланные въ погоню 3 крейсера, дабы предварительно очистить рейдъ отъ плавающихъ минъ».

13-го февраля отъ генералъ-адъютанта Алексѣева, по тому же предмету, снова получена была слѣдующая телеграмма:—

«Днемъ 11-го февраля подъ Портъ-Артуромъ держались 17 непріятельскихъ боевыхъ кораблей, 12 миноносцевъ и пароходы, не подходя однако подъ выстрѣлы. Въ этотъ день выходили въ море крейсеры «Баянъ», «Аскольдъ», «Новикъ». Съ послѣднимъ вернулись наши миноносцы изъ Голубиной бухты, при чемъ на «Новикъ» повернули два японскіе крейсера, но остались далеко позади. Вечеромъ наши крейсеры вошли въ гавань; ночью на 12-е февраля вышли въ море наши миноносцы. Ночью же, на рейдѣ снова появились японскіе миноносцы, по которымъ стрѣляли «Ретвизанъ» и батареи. Батарея № 18 доноситъ, что потопила одинъ непріятельскій миноносецъ».

Въ дополненіе къ этой телеграммѣ, 13-го февраля отъ Намѣстника получена еще слѣдующая телеграмма: —

«Въ Портъ-Артурѣ ночью на 12-е февраля, послѣ захода луны, «Ретвизанъ» отразилъ нѣсколько разъ приближавшіеся непріятельскіе миноносцы, при чемъ считаетъ два изъ нихъ уничтоженными».

«Вышедшіе же изъ Портъ-Артура наши миноносцы, съ капитаномъ 1-го ранга Матусевичемъ и капитаномъ 2-го ранга княземъ Ливеномъ, встрѣтили и гнались только за миноносцами непріятеля, большихъ же судовъ не нашли».

«Утромъ 12-го февраля были посланы крейсеры—«Баянъ», «Діана», «Аскольдъ» и «Новикъ» отвлечь японскіе крейсеры отъ погони за частью возвращавшихся нашихъ миноносцевъ. Одинъ изъ этихъ миноносцевъ былъ отрѣзанъ четырьмя японскими крейсерами и укрылся въ Голубиной бухтѣ, гдѣ непріятель его обстрѣливалъ съ большого разстоянія. Убитыхъ и раненыхъ на немъ не было».

«Японскій флотъ замѣтилъ наши крейсеры и приблизился къ нашимъ фортамъ, которые, вмѣстѣ съ нашими судами, въ 10 час. 50 мин. утра открыли по немъ огонь. Наши крейсеры, отстрѣливаясь, вошли въ гавань за миноносцами. Непріятельскіе снаряды въ большинствѣ до насъ не долетали. Кромѣ одного раненаго матроса, другихъ потеръ нѣтъ».

«Японскій флотъ блокируетъ Артуръ въ числѣ 17 боевыхъ судовъ. При немъ 8 миноносцевъ, тогда какъ вчера — 11-го февраля, ихъ было 12».

«На потопленныхъ, послѣ ночной атаки 11-го февраля, непріятельскихъ пароходахъ найдены карты: Портъ-Артура, порта Адамса и Желтаго моря. На одномъ же пароходѣ, который горѣлъ, обнаружены проводники (батареи). Проводники обрѣзаны портовымъ минеромъ. Пожаръ потушенъ».

На основаніи телеграммы полученной изъ Портъ-Артура въ нашемъ Главномъ Штабѣ—«ночь на 14-е февраля прошла тамъ спокойно. Непріятельская эскадра держалась вблизи Портъ-Артура». А потомъ въ телеграммахъ Намѣстника говорится, что «непріятель 15-го, 16-го и 17-го февраля—въ виду Портъ-Артура не показывался. Также его не обнаружено и рекогносцировками, произведенными крейсерами и миноносцами въ 60-мильномъ районѣ отъ Портъ-Артура».

«Въ Южной Маньчжуріи и Портъ-Артурѣ въ теченіе послѣднихъ дней выпало много снѣга и держались морозы, доходившіе въ Портъ-Артурѣ до 10°. Во Владивостокѣ была снѣжная пурга».

Послѣ того до 26-го февраля изъ Портъ-Артура никакихъ официальныхъ или непосредственныхъ извѣстій о непріятелѣ не было, а въ этотъ день прибылъ въ Портъ-Артуръ вице-адмиралъ Макаровъ, назначенный командующимъ флотомъ въ Тихомъ океанѣ и въ то же время получена была слѣдующая телеграмма отъ Намѣстника: —

«Около 12 час. ночи на 26-е число въ морѣ на горизонтѣ въ лучахъ свѣта нашихъ прожекторовъ замѣчены были корпусы судовъ, похожихъ на миноносцы, по которымъ съ нашихъ батарей былъ открытъ огонь. Въ 2 час. 40 мин. ночи вышли въ море наши миноносцы, которые около 4 час. утра вошли

въ соприкосновеніе съ непріятелемъ къ западу отъ маяка Ляотешанъ. Послѣ нѣсколькихъ выстрѣловъ отъ насъ, непріятель удалился къ югу въ направленіи на Шандунъ, наши же миноносцы возвратились въ Артуръ. Въ 6 час. утра вновь были высланы наши миноносцы, которые черезъ полчаса возвратились. Было получено извѣстіе о приближеніи непріятельской эскадры. Въ $8^1/_2$ час. утра японцы открыли огонь по нашимъ крейсерамъ и по крѣпости. У непріятеля было 14 судовъ. Вся стрѣльба ведется имъ изъ-за Ляотешана».

Въ дополненіе къ этому извѣстію на другой день, 27-го февраля, получена была отъ Намѣстника слѣдующая болѣе подробная телеграмма о тѣхъ же событіяхъ. Въ телеграммѣ сказано было:—

«I. Командующій флотомъ, вице-адмиралъ Макаровъ доносилъ 26-го февраля изъ Портъ-Артура слѣдующее»:—

«Вышедшіе въ ночь на 26-е февраля 6 миноносцевъ, изъ нихъ 4 подъ общимъ начальствомъ капитана 1-го ранга Матусевича, встрѣтились съ миноносцами непріятеля, за которыми появились крейсеры. Произошла жаркая схватка, въ которой миноносецъ «Властный», подъ командой лейтенанта Карцова, миной Уайтхеда потопилъ непріятельскій миноносецъ. При возвращеніи миноносецъ «Стерегущій», подъ командой лейтенанта Сергѣева, былъ подбитъ, лишился машины и началъ тонуть. Въ 8 час. утра 5 миноносцевъ возвратились. Когда выяснилось критическое положеніе «Стерегущаго», я перенесъ свой флагъ на «Новикъ» и вышелъ съ «Новикомъ» и «Баяномъ» на выручку, но у миноносца оказалось 5 непріятельскихъ крейсеровъ и приближалась непріятельская эскадра. Спасти не удалось, миноносецъ утонулъ; уцѣлѣвшая часть экипажа попала въ плѣнъ. На судахъ, принимавшихъ участіе въ ночной атакѣ, тяжело раненъ 1 офицеръ, легко—3. Убито нижнихъ чиновъ 2, ранено 18. Въ 9 час. собралось 14 непріятельскихъ судовъ, началась бомбардировка Артура тяжелыми орудіями броненосной эскадры непріятеля съ большой дистанціи, продолжавшаяся до часу дня. По счету—съ батарей непріятель выпустилъ 154 12-д. снарядовъ. Поврежденія судовъ незначительны и суда вполнѣ готовы къ бою; потери на нихъ:

легко раненъ 1 офицеръ, нижнихъ чиновъ убито 1, ранено 4. Ночное освѣщеніе прожекторами съ батарей было весьма умѣлое, и нѣсколько разъ, отдѣльными выстрѣлами, батареи отгоняли миноносцевъ противника. Днемъ, съ начала бомбардировки, крѣпостныя орудія отвѣчали на огонь непріятеля. На всѣхъ корабляхъ команды держали себя съ замѣчательнымъ спокойствіемъ и въ нижнихъ палубахъ шли заурядныя работы, хотя снаряды падали между судовъ, засыпая ихъ осколками. Бомбардировку съ такого разстоянія можно считать безрезультатною. Донесено, что на крейсерѣ *Takasago* замѣтили значительныя поврежденія, которыя за дальностью, не менѣе 50 кабельт., не были разсмотрѣны. Нѣкоторая часть снарядовъ выпускалась ими съ 12 верстъ».

«II. Въ бою миноносцевъ съ японскими крейсерами ранены: капитанъ 1-го ранга Матусевичъ, мичманъ Александровъ и инженеръ-механикъ Блиновъ — легко; мичманъ Заевъ—тяжело въ голову съ потерею праваго глаза».

«III. Комендантъ Портъ-Артура доноситъ нижеслѣдующія подробности бомбардированія крѣпости: 26-го числа, когда непріятель открылъ огонь, ему начали отвѣчать наши батареи. 6 непріятельскихъ судовъ изъ-за Ляотешана открыли перекидной огонь по крѣпости. Бомбардировка окончилась въ 1 часъ 15 мин. дня. Противникомъ выпущено до 200 снарядовъ; одна изъ бомбъ съ батареи № 15 Электрическаго утеса сильно повредила японскій крейсеръ. Результаты бомбардировки незначительны. Ранено 6 нижнихъ чиновъ. Въ городѣ убито 3 частныя лица и тяжело ранено одно».

«По заявленію генералъ-лейтетанта Стесселя, гг. офицеры и нижніе чины береговыхъ батарей отличались примѣрнымъ мужествомъ и вели стрѣльбу въ образцовомъ порядкѣ».

Впослѣдствіи получено извѣстіе изъ офиціальнаго донесенія японскаго адмирала Того (*), что съ миноносца «Стерегущій» спасены были японцами 4 матроса, минный механикъ и 2 кочегара. Двое изъ спасенныхъ были раненые. Когда «Стерегущій началъ тонуть, команда выбросилась въ море.

(*) «Новое Время», № 10 058.

Попытка спасать остальныхъ людей со «Стерегущаго» была оставлена въ виду сильнаго огня съ береговыхъ батарей и приближенія «Новика». Раненымъ сдѣлана перевязка и здоровье ихъ удовлетворительно.

Относительно новаго назначенія вице-адмирала Макарова мы находимъ въ «Приамурскихъ Вѣдомостяхъ» слѣдующую Высочайшую телеграмму отъ 7-го февраля на имя генералъ-адъютанта Алексѣева:—

«Въ виду важности предстоящей борьбы, долженствующей окончательно обезпечить преобладающее положеніе Россіи на берегахъ Тихаго океана, и предвидя, что вамъ, какъ Моему Намѣстнику, необходимо будетъ перенести свою резиденцію въ болѣе центральную мѣстность, напр. въ Харбинъ или другое мѣсто по вашему выбору, я призналъ полезнымъ назначить вамъ въ помощь генералъ-адъютанта Куропаткина для начальствованія надъ сухопутными войсками съ правами командующаго арміей, и вице-адмирала Макарова для начальствованія надъ морскими силами съ правами командующаго флотомъ. Увѣренъ, что назначеніе этихъ самостоятельныхъ и отвѣтственныхъ главныхъ начальниковъ обезпечитъ вамъ, какъ Моему Намѣстнику, выполненіе выпавшей на вашу долю трудной исторической задачи». (Подписано) «Николай».

27-го февраля, отъ Намѣстника, генералъ-адъютанта Алексѣева, получена была на Высочайшее Имя еще дополнительная депеша, съ изложеніемъ новыхъ собранныхъ свѣдѣній о ночной атакѣ японскихъ брандеровъ на нашу эскадру въ Портъ-Артурѣ 11-го февраля и сраженіи происходившемъ тамъ на слѣдующій день.

Депеша была слѣдующаго содержанія:—

«Всеподданнѣйше доношу Вашему Императорскому Величеству подробное донесеніе вице-адмирала Старка отъ 12-го февраля объ атакѣ броненосца «Ретвизана» японскими миноносцами и брандерами ночью 11-го февраля и о нападеніи непріятельскихъ крейсеровъ на миноносцы «Безстрашный» и «Внушительный».

«Въ 2 часа 10 мин. пополуночи 11-го февраля, послѣ довольно продолжительнаго затишья въ военныхъ дѣйствіяхъ,

вновь раздался первый выстрѣлъ съ броненосца «Ретвизанъ», который, неустанно и зорко наблюдая за рейдомъ у береговъ Тигроваго полуострова, усмотрѣлъ бѣлый непріятельскій миноносецъ. Стрѣльба съ броненосца, какъ можно судить съ внутренняго рейда, поддерживаемая береговыми батареями, происходила въ теченіе часа съ перерывами и только въ исходѣ 4-го часа она обратилась въ сплошной убійственный огонь, который, какъ впослѣдствіи оказалось, былъ открытъ по непріятельскимъ пароходамъ-брандерамъ, большимъ ходомъ направлявшимся на броненосецъ «Ретвизанъ» и въ проходъ въ гавань. Огонь былъ настолько губителенъ для непріятеля, что черезъ четверть часа послѣ открытія перваго парохода, можно было даже изъ бассейна усмотрѣть его горящимъ и выскочившимъ на камни подъ входнымъ маякомъ. У второго парохода удачно попавшимъ снарядомъ отдался якорь и онъ, подобно первому, принужденъ былъ, не достигнувъ цѣли, выброситься подъ Золотою горой. Брандеры сопровождались миноносцами, которыхъ назначеніе повидимому было—снять съ пароходовъ команду, а затѣмъ, при удачной постановкѣ къ «Ретвизану» брандеровъ, его взорвать. По показанію многихъ очевидцевъ, 2 миноносца, находясь въ лучахъ прожекторовъ, были утоплены и поэтому надо полагать, что съ непріятельскихъ пароходовъ не всѣмъ удалось спастись».

«Послѣ полнаго отраженія пароходовъ, непріятельскіе миноносцы подходили неоднократно и тѣмъ вызывали неоднократно артиллерійскую стрѣльбу «Ретвизана» до самаго разсвѣта. Съ разсвѣтомъ были обнаружены еще два парохода, тоже выброшенные на рифы и, кромѣ того, на довольно глубокомъ мѣстѣ у Тигроваго берега въ малую воду оголялся корпусъ большого японскаго миноносца».

«Пароходы величиною свыше 3 000 т. оказались начиненными керосиномъ, угольною пылью и большимъ количествомъ кальція въ банкахъ. Это сочетаніе горючаго матеріала привело къ тому, что объятый пламенемъ пароходъ, несмотря на всѣ принятыя мѣры, продолжалъ горѣть въ теченіе недѣли. Пароходы снабжены приспособленіемъ для взрыва и затопленія ихъ въ желаемомъ мѣстѣ, и можно съ увѣренностью сказать, что

это представляло типъ наиболѣе губительнаго брандера. По предметамъ найденнымъ на пароходахъ и на берегу, хотя ихъ было и немного, можно судить о той поспѣшности, съ какою пароходы оставлялись своимъ экипажемъ. На одномъ изъ пароходовъ найдено платье и кортикъ морского офицера, очевидно вплавь искавшаго свое спасеніе. Найдена карта съ прокладкою курса отряда; на одной изъ картъ сдѣланъ схематическій набросъ того положенія, которое должны были принять въ проходѣ брандеры-пароходы, съ обозначеніемъ и самаго броненосца «Ретвизанъ», отмѣченнаго японскою надписью, не оставляющей никакихъ сомнѣній въ ихъ замыслѣ. По всему вѣроятію, гибель непріятельскихъ миноносцевъ и во всякомъ случаѣ неизвѣстность ихъ мѣстонахожденія, а также легко понятный интересъ непріятеля узнать, къ какому конечному результату привела ихъ атака брандерами, призвали утромъ на видъ броненосца «Ретвизанъ» и нашихъ фортовъ 5 японскихъ миноносцевъ и отрядъ легкихъ крейсеровъ, которые съ осторожностью держались вблизи батарей. Вскорѣ по выходѣ на наружный рейдъ нашихъ крейсеровъ «Баянъ», «Аскольдъ» и «Новикъ», непріятельскія суда скрылись; преслѣдованіе ихъ не представлялось возможнымъ, вслѣдствіе большого числа плавающихъ на рейдѣ предметовъ, заставлявшихъ опасаться присутствія между ними минъ. Утромъ 12-го февраля наши крейсеры «Баянъ», «Аскольдъ» и «Новикъ» были посланы въ море для производства развѣдки, а также для розыска миноносцевъ «Безстрашный» и «Внушительный», не вернувшихся и посланныхъ наканунѣ вечеромъ въ составѣ цѣлаго отряда. Въ 9-мъ часу утра съ фортовъ и заставъ было сообщено, что два наши миноносца спускаются съ сѣвера по западную сторону Квантуна. Одновременно получилось свѣдѣніе и о приближеніи непріятельскаго флота въ полномъ его составѣ, причемъ число непріятельскихъ миноносцевъ было ограничено восемью. Непріятельскій флотъ старался держаться вдали нашихъ фортовъ, что въ то же время не мѣшало ему открыть огонь по нашимъ крейсерамъ, которые въ ожиданіи возвращенія миноносцевъ «Безстрашный» и «Внушительный» держались подъ защитой береговыхъ батарей и отстрѣливались отъ непріятеля.

Въ 10 час. 50 мин. утра непріятельскій флотъ приблизился настолько, что форты открыли по немъ огонь. Въ то же время отрядъ легкихъ крейсеровъ отдѣлился, чтобы отрѣзать наши миноносцы, подходившіе къ маяку Ляотешанъ, съ котораго семафоромъ имъ передавалось о нахожденіи непріятеля въ виду крѣпости. Миноносецъ «Безстрашный» шелъ полнымъ ходомъ и ему удалось подъ выстрѣлами проскочить на рейдъ; миноносецъ же «Внушительный» отсталъ отъ головного и затѣмъ рѣшилъ вернуться въ Голубиную бухту, гдѣ, какъ оказалось впослѣдствіи, и былъ настигнутъ непріятельскими крейсерами. Наши крейсеры по возвращеніи миноносца «Безстрашный» вошли въ гавань».

«На крейсерѣ «Аскольдъ» раненъ одинъ нижній чинъ. Возвращеніе миноносца «Внушительный» въ Голубиную бухту было усмотрѣно непріятельскими крейсерами, такъ какъ, не успѣвъ отрѣзать миноносецъ «Безстрашный», они направились къ бухтѣ и всѣ четыре крейсера открыли по миноносцу «Внушительный» частый огонь. Миноносецъ значительно поврежденъ съ разрывомъ воздушнаго резервуара миннаго аппарата. Убитыхъ и раненыхъ на миноносцѣ нѣтъ».

На 28-е февраля получено было извѣстіе изъ Портъ-Артура, что тамъ и во Владивостокѣ все было спокойно.

Мы находимъ въ одномъ изъ иностранныхъ журналовъ (*) слѣдующую тактическую замѣтку:—

Военные успѣхи, которые имѣли японцы на морѣ, оправдываютъ мнѣніе, что мина Уайтхеда, какъ это было и въ японо-китайскую войну 1894—95 гг. блестящимъ образомъ выказала свое дѣйствіе. Особенно же истребители миноносцевъ и подводныя лодки, которыя будутъ обладать высокими качествами и будутъ находиться подъ руководствомъ отважныхъ офицеровъ, обѣщаютъ намъ играть большую роль въ будущей морской войнѣ. Мы уже и теперь видимъ, какъ съ одной стороны сильный русскій флотъ находящійся у Портъ-Артура и состоящій изъ тяжелыхъ боевыхъ кораблей и большихъ крей-

---

(*) «*Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens*», *Vol.* XXXII, 1904, № IV.

серовъ, оставался бездѣятельнымъ на якорѣ и не могъ защититься отъ ночныхъ непріятельскихъ нападеній миноносцами. А съ другой стороны—какъ японскіе миноносцы базировавшіеся на свой флотъ, оставленный въ морѣ внѣ выстрѣловъ противника, смѣло и ловко вели на него ночныя атаки, наносили ему вредъ, и даже приводили въ бездѣйствіе его боевыя суда. Даже никакія баррикады не могутъ значительно ограничить дѣйствія минъ Уайтхеда. Можно также удивляться, что довольно многочисленные русскіе миноносцы оставались одно время въ бездѣятельности—такъ, что ни японскій флотъ, ни многочисленные войсковые транспорты японцевъ не встрѣчали никакихъ покушеній къ нападенію на нихъ со стороны 15 русскихъ эскадренныхъ миноносцевъ, находившихся въ Портъ-Артурѣ.

Конечно не будетъ недостатка въ яростныхъ поборникахъ миннаго оружія, которые будутъ указывать, что Россія, имѣя сильный боевой флотъ въ Восточной Азіи, только увеличивала для себя затрудненія и убытки, тогда какъ если бы вмѣсто этого флота находилось въ Портъ-Артурѣ возможно большее число минныхъ судовъ и подводныхъ лодокъ, то они могли бы, при помощи отважныхъ вторженій въ Корейскій архипелагъ и къ японскимъ берегамъ, гораздо болѣе нанести вреда и непріятельскому флоту и его транспортамъ; а также, что и самый Портъ-Артуръ былъ бы лучше защищенъ, если подводныя лодки днемъ, а миноносцы ночью могли составлять такую угрозу непріятельскому флоту, что послѣдній даже не осмѣлился бы вести атаку на береговыя укрѣпленія. Даже могутъ сказать, что сраженіе боевыхъ флотовъ въ открытомъ морѣ «составляетъ только безполезный поединокъ, соединенный съ большими пожертвованіями большихъ судовъ, боевого матеріала и людей».

Если бы такое предположеніе и заходило слишкомъ далеко, то все же можно сказать, что для государства, которое не имѣетъ въ виду господствовать на моряхъ и не имѣетъ надобности защищать какія-либо заморскія владѣнія, повидимому гораздо выгоднѣе строить минную флотилію и подводныя лодки, нежели эскадренные боевые корабли. Но во всякомъ случаѣ остается еще тотъ фактъ, что эти всѣ малыя минныя суда

тогда только могутъ успѣшно дѣйствовать на дальнихъ разстояніяхъ, когда они будутъ имѣть для себя операціонною базой боевой быстроходный и бронированный флотъ.

D.—**Извѣстія изъ Владивостока.**

Какъ намъ извѣстно,—во Владивостокѣ находились нынче на зимовкѣ четыре нашихъ боевыя судна: бронированные крейсеры I ранга—«Россія», «Рюрикъ» и «Громобой» и бронепалубный крейсеръ I ранга «Богатырь».

Мы приводимъ изъ «Восточнаго Обозрѣнія» краснорѣчивое описаніе выступленія ихъ изъ Владивостока:—

«Въ 2 часа дня, 27-го января, владивостокская эскадра получила приказъ выйти въ море. Суда стояли въ бухтѣ съ нѣкоторыми интервалами, въ нѣсколькихъ десяткахъ саженъ отъ берега, со снятыми деревянными частями и въ полной боевой готовности. Еще недѣли за двѣ до начала войны ими былъ принятъ полный запасъ угля. Перекрашенная въ черный боевой цвѣтъ эскадра представляла очень внушительное зрѣлище. Съ утра, когда командѣ было объявлено о началѣ военныхъ дѣйствій, крейсеры стояли подъ парами. Передъ отплытіемъ ледоколъ долженъ былъ сдѣлать каналъ, такъ какъ вся бухта была покрыта льдомъ. На льду много публики, тутъ же семьи бравыхъ моряковъ. Вотъ дѣлаетъ оборотъ къ выходу бухты первый крейсеръ и развертываетъ весь свой огромный бортъ, въ два ряда зіяющій орудійными амбразурами. Забурлили лопасти винтовъ и черная громада получаетъ сильный ходъ впередъ. Волнами проносится громовое «ура». Команда, стоящая на верхней палубѣ, подхватываетъ его. Всѣ махаютъ платками и шляпами».

Изъ телеграммы начальника владивостокской эскадры, капитана 1-го ранга Рейценштейна, отъ 2-го февраля, узнаемъ, что: «эскадра, находясь близъ Сангарскаго пролива, уничтожила непріятельскій коммерческій пароходъ, была потомъ трое сутокъ въ жестокомъ штормѣ при 9° мороза и пургѣ. Непріятель не встрѣчался».

Затѣмъ изъ Владивостока отъ коменданта получена была депеша слѣдующаго содержанія:—

«11-го февраля, утромъ, къ югу отъ Русскаго о-ва были замѣчены 10 непріятельскихъ судовъ, которыя къ вечеру болѣе въ предѣлахъ горизонта не наблюдались».

Отъ 14-го февраля мы имѣемъ частное извѣстіе о возвращеніи во Владивостокъ нашихъ крейсеровъ «Громобой», «Россія», «Богатырь» и «Рюрикъ» (*).

Далѣе—отъ Намѣстника, генералъ-адъютанта Алексѣева послѣдовательно были получены на Высочайшее Имя три депеши о появленіи у Владивостока непріятельской эскадры отъ 22-го 23-го и 24-го февраля, содержаніе которыхъ было слѣдующее:—

«22-го февраля, въ 8 час. 50 мин. утра, къ югу отъ о-ва Аскольдъ показалось 7 кораблей; въ 9 час. 45 мин. утра опредѣлилось, что это—военныя суда и держатъ курсъ на о-въ Аскольдъ. Въ полдень непріятельская эскадра находилась въ половинѣ разстоянія между берегомъ и о-вомъ Аскольдомъ, направляясь на Усурійскій заливъ внѣ огня приморскихъ батарей. Выяснилось, что въ составѣ ея имѣются повидимому крейсеры I класса *Idzumo* и *Yakumo*. Названія прочихъ судовъ не опредѣлены».

«Въ часъ 35 мин., подойдя на разстояніе около 8 верстъ, головной корабль открылъ огонь изъ носовыхъ орудій, а затѣмъ вся эскадра направилась вдоль берега, стрѣляя съ лѣваго борта. Во время циркуляціи на правомъ галсѣ непріятель огня не открывалъ. Послѣ третьей циркуляціи эскадра въ 2 часа 20 мин. прекратила огонь, взяла курсъ на югъ, миляхъ въ 10 правѣе о-ва Аскольда и въ 5 час. 30 мин. скрылась съ горизонта береговыхъ батарей. Всего непріятелемъ выпущено отъ 150 до 200 снарядовъ. Результаты попаденія ничтожны. Въ крѣпостяхъ и сооруженіяхъ поврежденій нѣтъ. Въ прочихъ частяхъ города и крѣпости пораженія незначительныя; въ городѣ раненъ одинъ матросъ, убита женщина. Состояніе духа войскъ гарнизона превосходное, подготовка батарей къ бою совершилась въ образцовомъ порядкѣ. По донесеніямъ отъ 23-го

(*) «Новое Время», № 10 066.

февраля, въ 8 час. утра непріятельская эскадра вновь появилась у Владивостока, вышла въ Уссурійскій заливъ, прошла вдоль побережья и, не открывая огня, повернула назадъ, держа курсъ на мысъ Гомова. Въ 3 часа 40 мин. дня эскадра находилась на высотѣ этого мыса и повернувъ передъ рейдомъ Паллада, удалилась къ югу».

Относительно значенія нашей Владивостокской эскадры въ «Кронштадтскомъ Вѣстникѣ» (*) приводится слѣдующая замѣтка: —

Посылка нашихъ крейсеровъ для отдѣльной стоянки во Владивостокѣ, кромѣ выгоды раздѣленія этимъ непріятельскаго флота на двѣ части, имѣетъ еще и то преимущество передъ оставленіемъ ихъ въ Портъ-Артурѣ съ прочимъ флотомъ, что они свободны и, базируясь на Владивостокъ, могутъ совершать свои крейсерскія операціи у береговъ Японіи, тогда какъ если бы они были застигнуты началомъ военныхъ дѣйствій въ Портъ-Артурѣ, то въ числѣ прочихъ нашихъ судовъ были бы заблокированы флотомъ непріятеля.

Не вдаваясь подробно въ программу возможныхъ крейсерскихъ операцій для эскадры, можно будетъ указать на то, что подвозъ въ Японію необходимыхъ запасовъ, какъ государству островному, производится моремъ со стороны Тихаго океана и Китайскаго моря. Берега же этихъ морей наименѣе опасны для нашихъ крейсеровъ относительно встрѣчи съ непріятелемъ.

Только прошелъ мѣсяцъ съ начала войны, какъ мы имѣемъ изъ Сингапура извѣстіе, что оттуда направляется въ Японію нагруженный рисомъ пароходъ. А такъ какъ на основаніи правилъ (объявленныхъ 14-го февраля 1904 г.) (**), которыми Россія будетъ руководствоваться во время войны съ Японіей, рисъ, которымъ живетъ вся Японія и ея армія признается военною контрабандой, то пароходы съ этимъ грузомъ и могутъ быть задержаны (пр. VI, п. 10) нашими крейсерами. Третье преимущество посылки нашихъ крейсеровъ въ отдѣльное плаваніе заключается въ полной ихъ свободѣ, дающей также имъ возможность присоединиться къ отряду нашего флота,

(*) «Кронштадтскій Вѣстникъ» 1904 г., № 27

(**) «Морск. Сборн.» 1904 г., № 4, оф. отд., стр. 17.

который можетъ быть посланъ изъ Балтійскаго моря. При возможности для нихъ брать большіе запасы угля они не связаны необходимостью заходить за нимъ въ чужіе порты.

Е.—**Русскія коммерческія суда, захваченныя японцами.**

Русскія суда, задержанныя японцами были слѣдующія:—

1) Пароходъ Добровольнаго флота «Екатеринославъ» сдалъ грузъ во Владивостокѣ, вышелъ оттуда 22-го января; 26-го января онъ проходилъ Корейскій проливъ направляясь къ Шанхаю. Съ самаго выхода его за нимъ слѣдили два японскіе крейсера, которыми онъ и былъ захваченъ. Полагаютъ, что пароходъ, команда и 30 палубныхъ пассажировъ находятся теперь въ Нагасаки.

2) Пароходъ русскаго Восточно-Азіатскаго пароходства «Манчжурія» вышелъ изъ Шахая 24-го января и 27-го былъ захваченъ японскими военными судами у Портъ-Артура.

3) Пароходъ «Мукденъ» Восточно-Китайскаго общества вышелъ изъ Нагасаки 23-го января и задержанъ въ Фузанѣ въ ночь на 24-е января.

4) Пароходъ «Аргунь» того же общества вышелъ изъ Дальняго 24-го января и захваченъ у южныхъ береговъ Кореи 25-го января.

5) Того же общества пароходъ «Манчжурія» находившійся въ Нагасаки въ докѣ на починкѣ и паровой баркасъ «Юліада» захвачены 4-го февраля.

6) Пароходъ «Россія» общества пароходства Русь, вышелъ изъ Дальняго 23-го января и задержанъ у береговъ Кореи 24-го января.

У Тихоокеанскаго китобойнаго общества графа Кейзерлинга задержаны пароходы:—

7) «Александръ», 27-го января, у о-ва Цусима.

8) «Михаилъ» и 9) «Николай», 28-го января, въ Японскомъ морѣ, поблизости Корейскаго пролива.

10) Пароходъ «Котикъ» Камчатскаго общества, находился въ Іокогамѣ на починкѣ и захваченъ 28-го января.

11) Парусное судно «Бобрикъ» того же общества, находившееся въ Хакодате, задержано 4-го февраля.

Еще задержаны два небольшія парусныя судна, принадлежащія частнымъ владѣльцамъ: одно изъ нихъ 12) «Надежда» захвачено 4-го февраля, въ Хакодате; а другое — шкуна 13) «Лѣсникъ»—24-го января, въ Нагасаки.

Были и такія суда, которыя успѣли спастись отъ преслѣдованія японцевъ. Намъ извѣстны изъ нихъ покуда слѣдующія:—

1) Пароходъ Добровольнаго флота «Воронежъ», котораго подстерегалъ на пути въ Коломбо японскій крейсеръ, но которому удалось почти чудомъ избѣжать опасности и прибыть 10-го марта въ Одессу, съ нашими больными и другими лицами, принятыми на него изъ Портъ-Саида.

2) Очень удачно успѣлъ уйти отъ японцевъ задержанный ими коммерческій пароходъ «Шилка», прибывшій 28-го января благополучно въ Портъ-Артуръ.

3) Ревельскій пароходъ «Бетти» вышелъ 27-го января изъ Нагасаки и былъ захваченъ въ морѣ японскими военными судами, но пользуясь ночною темнотой и штормомъ, успѣлъ бѣжать отъ своихъ конвоировъ и 3-го февраля благополучно прибылъ во Владивостокъ.

F.—Вопросы по морскому международному праву.

а) По обвиненію Англіи въ несоблюденіи нейтралитета.

Въ газетѣ «*Times*» (*) приведено описаніе засѣданія палаты лордовъ 12-го февраля, въ которомъ, по иниціативѣ одного изъ лордовъ, предложены были на обсужденіе палаты вопросы, возбужденные въ европейской печати по поводу предполагаемаго нарушенія со стороны Англіи нѣкоторыхъ условій нейтралитета въ русско-японской войнѣ.

Вопросы эти состояли въ слѣдующемъ:—

1) Что Англія дозволила купленнымъ въ Генуѣ аргентинскимъ крейсерамъ слѣдовать оттуда къ мѣсту назначенія подъ англійскимъ флагомъ. 2) Что Англія дала своихъ офицеровъ

(*) «*Times*», February 26, 1904.

для командованія этими судами. 3) Что Англія дозволила своимъ военнымъ судамъ конвоировать эти крейсеры изъ Средиземнаго моря. 4) Что Англія не дозволила нѣкоторымъ русскимъ судамъ чиниться въ докахъ на о-вѣ Мальтѣ; и 5) Что она дозволила японцамъ имѣть на Вей-ха-веѣ операціонную базу для нападенія на Портъ-Артуръ.

Предсѣдатель палаты, графъ Сельборнъ отвѣчалъ, что онъ признаетъ важность предложенныхъ ему вопросовъ, но находитъ укоризну по этимъ пунктамъ совершенно несправедливой относительно Англіи:

По первому вопросу—нѣтъ ни одного слова правды: Къ англійскому консулу обращались съ просьбой, чтобы позволить крейсерамъ идти подъ англійскимъ флагомъ. Просящимъ былъ сдѣланъ отказъ, и флагъ не былъ поднятъ ни на одну минуту.

По второму вопросу — также нѣтъ ни слова правды. Для командованія судами японскимъ правительствомъ были избраны два офицера (*). Это были офицеры, надъ которыми адмиралтейство не имѣло никакого контроля и которымъ англійское правительство не давало никакого пособія или пенсіона. Они, дѣйствительно, по ихъ просьбѣ, занесены были въ списокъ волонтеровъ изъ отставныхъ офицеровъ, которые считаются годными къ призыву на службу въ военное время. Но это было сдѣлано до времени какого-либо акта съ ихъ стороны, который могъ бы ихъ компрометировать, и теперь они уже выключены изъ списковъ.

Что же касается третьяго вопроса, то я — сказалъ лордъ Сельборнъ: — не вижу повода, который могъ быть причиной такого слуха, и могу только удостовѣрить, что ни одно англійское военное судно не сопровождало японскихъ крейсеровъ.

На четвертый вопросъ — могу отвѣчать, что значительное время назадъ, прежде нежели наступилъ разрывъ между Россіей и Японіей, мы получили заявленіе отъ русскаго правительства о его желаніи помѣстить въ докахъ на о-вѣ Мальтѣ нѣсколько эскадренныхъ миноносцевъ для починки. На это, какъ обыкновенно, дано было съ удовольствіемъ согласіе. Когда же

(*) Gentlemen.

миноносцы прибыли въ Мальту, отношенія между Россіей и Японіей сдѣлались враждебными и намъ надо было принять въ основаніе примѣненіе къ данному случаю международнаго права. Какъ намъ извѣстно—право это опредѣляетъ, что корабль воюющей державы не можетъ оставаться въ нейтральномъ портѣ свыше 24 часовъ, или же долженъ остаться на все продолженіе войны. На этомъ основаніи и сдѣлано было сообщеніе русскому консулу объ отказѣ принять въ доки прибывшіе на островъ миноносцы.

По пятому вопросу, я думаю, что обвиненіе въ допущеніи японцевъ занять операціонную базу въ Вей-ха-вей, это—злонамѣренный вымыселъ. Дѣло въ томъ, что ни одно японское военное судно не заходило въ Вей-ха-вей съ послѣдняго августа мѣсяца; я вижу, что въ распространеніи этого слуха могло руководить одно только желаніе возбудить непріязненное къ намъ чувство со стороны Россіи, и я радъ, что мы имѣли случай предоставить нашъ крейсеръ *Talbot* для отвоза и гостепріимнаго пріема русскихъ моряковъ, суда которыхъ пострадали въ Чемульпо и что мы получили самую почтительную и искреннюю признательность, какъ со стороны русскаго правительства, такъ и отъ доставленныхъ нами русскихъ моряковъ.

b) О полученіи угля въ нейтральныхъ портахъ.

Въ германскомъ журналѣ «*Marine-Rundschau*» (*) приводятся свѣдѣнія относительно права пользованія нейтральными портами со стороны воюющихъ державъ.

Относительно пользованія египетскими портами между Англіей и Франціей покуда еще не состоялось соглашенія.

Англія объявила, что военныя суда воюющихъ сторонъ должны соблюдать какъ въ англійскихъ портахъ, такъ и въ портахъ англійскихъ колоній, слѣдующія правила: пребываніе въ портѣ допускается не свыше 24 часовъ, полученіе съѣстныхъ припасовъ и запасовъ угля дозволяется до слѣдующаго собственнаго или нейтральнаго порта, въ которомъ возможно получить уголь. Пользованіе однимъ и тѣмъ же англійскимъ или англо-

(*) Drittes Beiheft, Berlin, 1904, стр. 44.

колоніальнымъ портомъ допускается для того же судна только въ теченіе трехмѣсячнаго срока.

«Во всякомъ случаѣ», по словамъ автора этой замѣтки, «строгое примѣненіе этихъ правилъ можно ожидать только въ томъ случаѣ, когда имѣется намѣреніе создать судну прибывшему въ портъ умышленное затрудненіе».

Относительно срока пребыванія въ Джибути эскадры адмирала Виреніуса, со стороны Франціи ему не сдѣлано было никакого ограниченія, такъ же какъ и въ количествѣ полученія запасовъ угля и провизіи. Вообще же, въ настоящее время, принято въ международномъ соглашеніи правиломъ, что воюющія державы должны исключительно только въ своихъ собственныхъ портахъ создавать себѣ операціонную базу и запасаться оружіемъ и боевыми принадлежностями.

Что же касается прочихъ нейтральныхъ державъ, то на основаніи принятыхъ ими правилъ во время прежнихъ войнъ, воюющія державы могутъ ожидать отъ нихъ слѣдующихъ требованій:—

Китай допускаетъ пребываніе судовъ воюющихъ державъ въ своихъ портахъ 24 часа, послѣ того, когда они примутъ запасы угля и провизіи до мѣста своего назначенія — съ употребленіемъ его гаваней одинъ разъ въ теченіе 3 мѣсяцевъ.

Нидерланды: пребываніе въ теченіе 24 часовъ, запасъ угля до ближайшей собственной станціи, охотно допуская частое пребываніе въ своихъ портахъ.

Португалія: безграничное пребываніе въ своихъ портахъ.

Данія: пребываніе 24 часовъ въ портѣ, запасы угля и прочаго до ближайшаго собственнаго порта, употребленіе портовъ одинъ разъ въ теченіе 3 мѣсяцевъ.

Италія: пребываніе въ портѣ 24 часа, уголь—по мѣрѣ надобности; срокъ употребленія портовъ не ограничивается.

Такъ что одно судно, при современномъ радіусѣ его дѣйствій, на предстоящемъ для него пути до Портъ-Артура, можетъ получить запасъ угля не нарушая нейтралитета. Что же касается перехода въ этомъ направленіи цѣлой эскадры, то она можетъ встрѣтить большія въ этомъ затрудненія.

На пути изъ Либавы русское военное судно можетъ получить уголь:—

Въ	Шербургѣ	(Франція)	по проходѣ	1 130	морск. миль
»	Лиссабонѣ	(Португалія)	» »	829	» »
»	Бизертѣ	(Франція)	» »	1 013	» »
»	Портъ-Саидѣ	(Египетъ)	» »	1 225	» »
»	Джибути	(Франція)	» »	1 294	» »
»	Коломбо	(Англія)	» »	2 250	» »
»	Батавіи	(Нидерланды)	» »	1 850	» »
»	Манилѣ	(Америка)	» »	1 516	» »
»	Портъ-Артурѣ		» »	1 655	« »

c) О военной контрабандѣ.

Въ томъ же журналѣ (*) приводятся слѣдующія свѣдѣнія о военной контрабандѣ: —

Изъ воюющихъ сторонъ, до настоящаго времени, правила о военной контрабандѣ объявила одна Японія (**). Что же касается Россіи, то по меньшей мѣрѣ до настоящаго времени—въ ея интересѣ находилось, чтобы какъ можно менѣе предметовъ почиталось контрабандой, для того чтобы морской привозъ въ нее товаровъ нейтральными продавцами, въ мѣста находящіяся подъ военной угрозой, былъ какъ можно менѣе стѣсненъ.

Въ Японіи объявлены военной контрабандой слѣдующіе предметы:—

1. Оружіе, военныя принадлежности, взрывчатыя вещества, взрывчатые матеріалы и машины для ихъ употребленія, цементъ, мундиры, предметы вооруженія для арміи и флота, броневыя плиты, матеріалы и машины для постройки и вооруженія судовъ, такъ же какъ и другіе предметы, которые могли быть употреблены для военной цѣли, хотя бы они прошли черезъ непріятельскую землю или прибыли отъ непріятельской арміи или флота.

2. Предметы продовольствія, лошадиная сбруя, пища, повозки, уголь, дерево, монета, неплавленное золото, серебро и

(*) Drittes Beiheft, стр. 45.

(**) Соотвѣтствующія правила объявлены Россіей 28-го февраля.

матеріалъ для устройства телеграфа, телефона и желѣзной дороги, если онъ будетъ находиться на пути непріятеля или на такомъ мѣстѣ, гдѣ непріятель можетъ имъ воспользоваться.

Объявленіе предметовъ продовольствія въ числѣ контрабандныхъ не нравится американцамъ, такъ какъ доставленіе этихъ предметовъ обѣимъ воюющимъ сторонамъ составляло очень выгодную статью изъ торговаго сбыта.

Общимъ источникомъ угольнаго снабженія была до настоящаго времени Англія. А потому теперь и представляется вопросъ: въ какой мѣрѣ погруженный на суда для Россіи и Японіи уголь и находящійся еще въ европейскихъ водахъ, долженъ будетъ считаться контрабандой. Англійское правительство разрѣшило этотъ вопросъ совершенно практичнымъ образомъ: что она въ этомъ не будетъ признавать никакого различія и что та изъ воюющихъ сторонъ, которая погрузила или погрузитъ уголь, будетъ принимать это на свой страхъ.

На практикѣ было очень естественно, что погрузка угля для Россіи въ Европу до настоящаго времени не подвергалась никакому риску.

Тотъ же уголь, который былъ погруженъ для Японіи, могъ быть задержанъ въ Атлантическомъ океанѣ отрядомъ русскихъ крейсеровъ—«Генералъ-Адмиралъ» и «Крейсеръ»; въ Средиземномъ морѣ—возвращавшимся оттуда отрядомъ—броненосца «Императоръ Николай I» и крейсера—«Абрекъ», а въ Красномъ морѣ—эскадрой адмирала Виреніуса.

Съ другой стороны, въ газетѣ «*Times*» (*) приводится мнѣніе американской газеты «*Tribune*», которая находитъ, что постановленія о военной контрабандѣ въ Россіи противоположны въ извѣстномъ отношеніи съ такими же постановленіями въ Японіи, а именно: Россія считаетъ каменный уголь, нефть, всякаго рода топливо, телеграфные и телефонные аппараты за безусловную контрабанду, Японія же раздѣляетъ товары на двѣ категоріи: на такіе, которые преимущественно и неизмѣнно почитаются контрабандой и на такіе, которые по обстоятельствамъ могутъ и не быть контрабандными. Если же

(*) «*Times*», March 2, 1904.

Россія будетъ настаивать такъ строго на соблюденіи своихъ правилъ, какъ они выражены въ ея уставѣ, то могутъ произойти затрудненія. Такъ и относительно провіанта «*Tribune*» выразительно прибавляетъ:—

«Здѣсь есть зловѣщее указаніе въ заявленіи, что Россія удерживаетъ за собой право, въ нѣкоторыхъ случаяхъ измѣнять и дѣлать по своему усмотрѣнію исключенія изъ условленныхъ правилъ—такъ, что она предоставляетъ себѣ право отвергать свободу пропуска нейтральныхъ товаровъ въ томъ случаѣ, если какая-нибудь страна заслужила ея особое подозрѣніе или неудовольствіе. Хотя мы и не увѣрены, что она имѣетъ въ виду принимать такія крайнія мѣры, но ея объявленіе даетъ поводъ ожидать такихъ дѣйствій».

Заключеніе, къ которому можно прійти изъ другихъ извѣстій о пропускѣ угля, даетъ поводъ думать, что Россія не надѣется на возможность усилить свой восточный флотъ. Все, что она можетъ сдѣлать, это помѣшать Японіи получать кардифъ въ замѣнъ своего угля низшаго качества.

Американскіе принципы относительно пищевыхъ продуктовъ очень ясны. Ихъ назначеніе и всѣ прочія обстоятельства опредѣляютъ ихъ свойства. Они подвергаются захвату, если были отправлены къ одной изъ воюющихъ сторонъ; въ противномъ случаѣ они не подлежатъ захвату, а если будутъ захвачены, то подлежатъ уплатѣ. И это правило будетъ вынуждено, какія бы соображенія ни принимала Россія относительно своего контрабаднаго устава.

В. Головачовъ.

МОРСКАЯ ХРОНИКА.

МОРСКОЕ ДѢЛО ЗА ГРАНИЦЕЮ.

Военное судостроеніе за границею и иностранные флоты: Военныя суда, спущенныя на воду въ 1903 г.; спускъ англійскаго крейсера *Sapphire*; испытанія англійскаго шлюпа *Cadmus*; англійское водоналивное и пожарное судно *Despatch*; дисциплина въ англійскомъ флотѣ; испытанія французскаго бронированнаго крейсера *Gloire*; спускъ французскихъ подводныхъ лодокъ *Bonite* и *Aigrette*; распредѣленіе грузовыхъ статей на германскихъ эскадренныхъ броненосцахъ класса *Braunschweig*; спускъ турецкой султанской яхты *Ertogrul*; сѣверо-американскій разборный пароходъ *Pontonier*. **Несчастные случаи на судахъ**: Гибель англійской подводной лодки *A 1*. **Разныя извѣстія**: Шаровая лодка Адамъ-Будена.

Военное судостроеніе за границею и иностранные флоты.

Военныя суда, спущенныя на воду въ 1903 году. Заимствуемъ изъ «*Journal of the Royal United Service Institution*» приводимый ниже списокъ судовъ, построенныхъ для разныхъ флотовъ и спущенныхъ на воду въ теченіе 1903 г. (миноносцы не вошли въ этотъ списокъ).

Австро-Венгрія.

Эскадренный броненосецъ I класса: *Erzherzog Karl*—въ 10 600 т., 14 000 инд. с., 19 узл.

Бронированный крейсеръ I класса: *St. George*—въ 7 300 т., 13 000 инд. с., 21 узл.

Великобританія.

Эскадренные броненосцы I класса: *King Edward VII*, *Commonwealth*, *Dominion* и *Hindustan*—въ 16 350 т. водоизмѣщеніемъ, съ машиною въ 18 000 инд. с. и 18,5-узл. ходомъ; *Swiftsure* (бывшій *Constitución*) и *Triumph* (бывшій *Libertad*)—въ 11 800 т., 13 000 инд. с., 20 узл.

Бронированные крейсеры I класса: *Antrim*, *Carnarvon*, *Hampshire*—въ 10 850 т., 21 000 инд. с., 22,3 узл.; *Suffolk*—въ 9 800 т., 22 000 инд. с., 23 узл.

Крейсеры III класса: *Amethyst* и *Topaze*—въ 3 000 т., 9 800 инд. с., 21,7 узл.

Шлюпы: *Clio* и *Cadmus*—въ 1 096 т., 1 400 инд. с., 14 узл.

Истребители миноносцевъ: *Arun*, *Blackwater*, *Foyle*, *Itchen*, *Cherwell*, *Dee*, *Erne*, *Exe*, *Ettrick*, *Derwent*, *Eden*, *Waveney*, *Kennet*, *Teviot*, *Usk*—въ 550 т., 7 000 инд. с., 25,5 узл.

Подводныя лодки: *A 2* и *A 3*.

Адмиралтейская яхта: *Enchantress*—въ 3 500 т., 18 узл.

Рѣчная канонерская лодка: *Widgeon*—въ 195 т., 800 инд. с., 11 узл.

Германія.

Эскадренные броненосцы I класса: *Elsass*, *Preussen* и *Hessen*—въ 13 200 т., 16 000 инд. с., 18 узл.

Бронированный крейсеръ I класса: *Roon*—въ 9 600 т., 17 000 инд. с., 21 узл.

Крейсеры III класса: *Hamburg*, *Bremen* и *Berlin*—въ 3 000 т., 10 000 инд. с., 22 узл.

Канонерская лодка I класса: *Eber*—въ 980 т., 1 300 инд. с., 13,5 узл.

Рѣчныя канонерскія лодки: *Tsingtau* и *Vaterland*—въ 170 т., 1 300 инд. с., 13 узл.

Истребители миноносцевъ: №№ *117*, *118* и *119*—въ 350 т., 6 000 инд. с., 28 узл.

Данія.

Эскадренный броненосецъ: *Alfert Fischer*—въ 3 500 т., 4 200 инд. с., 15,5 узл.

Италія.

Эскадренные броненосцы I класса: *Vittorio Emanuele III* и *Regina Elena*—въ 12 625 т., 19 000 инд. с., 20 узл.

Истребитель миноносцевъ: *Borea*—въ 330 т., 6 000 инд, с., 30 узл.

Португалія.

Канонерская лодка I класса: *Patria* — въ 630 т., 1 800 инд. с., 15 узл.

Россія.

Эскадренный броненосецъ I ранга: «Слава» — въ 13 550 т., 16 300 инд. с., 18 узл.

Крейсеры I ранга: «Кагулъ» и «Олегъ»—въ 6 675 т., 19 500 инд. с., 23 узл.

Крейсеры III ранга: «Алмазъ», «Изумрудъ» и «Жемчугъ»—въ 3 100 т., 17 000 инд. с., 24 узл.

Эскадренные миноносцы: «Завидный», «Завѣтный» и «Славный»—въ 350 т., 5 500 инд. с., 26 узл.

С.-А. Соединенные Штаты.

Бронированные крейсеры I класса: *Colorado*, *Pennsylvania*, *West Virginia*, *Maryland* и *South Dakota*—въ 13 680 т., 23 000 инд. с., 22 узл.

Крейсеры III класса: *Chattanooga*, *Galveston*, *Tacoma* и *St. Louis*—въ 3 200 т., 4 700 инд. с., 16,5 узл.

Подводная лодка: *Pike*—въ 120 т., 7 узл.

Турція.

Крейсеры III класса: *Abd-ul-Hamid*, *Abd-ul-Medzid*—въ 3 830 т., 12 500 инд. с., 22 узл.

Франція.

Эскадренный броненосецъ I класса: *Patrie* — въ 14 865 т., 17 500 инд. с., 18 узл.

Бронированный крейсеръ I класса: *Jules Ferry*—въ 12 550 т., 27 500 инд. с., 22 узл.

Истребители миноносцевъ: *Dard*, *Mousqueton*, *Pistolet*, *Bélier*, *Catapulte*, *Bombarde*, *Arbalète*, *Sarbacane*, *Epieu*, *Harpon*, *Fronde*—въ 304 т., 6 300 инд. с., 28 узл.

Подводныя лодки: *Alose*, *Anguille*, *Bonite*, *Castor*, *Dorade*, *Esturgeon*, *Grondin*, *Loutre*, *Ludion*, *Lunx*, *Méduse*, *Naïade*, *Otarie*, *Oursin*, *Perle*, *Phoque*, *Protée*, *Thon*, *Souffleur* и *Truite*—въ 68 т., 12 узл. хода на поверхности и 8 узл.—подъ водою.

Японія.

Бронированные крейсеры I класса: *Kasuga* и *Nisshin* (бывшіе *Moreno* и *Rivadavia*)—въ 7 700 т., 13 000 инд. с., 20 узл.

Крейсеръ III класса: *Tsushima*—въ 3 420 т., 9 500 инд. с., 20 узл.

Истребители миноносцевъ: *Harusame*, *Murasame*, *Hayatori* и *Asagiri*—въ 380 т., 6 000 инд. с., 26 узл.

Спускъ англійскаго крейсера *Sapphire*. По сообщенію журнала «*Engineer*», 17-го марта (н. ст.) на верфи въ Джарроу состоялся спускъ на воду названнаго крейсера III класса, принадлежащаго къ самому послѣднему типу, при проектированіи котораго имѣлось главнымъ образомъ въ виду достиженіе боль-

шой быстроходности при умѣренной мощности машинъ. Главныя размѣренія крейсера—

Длина	360 ф.
Ширина.	40 »
Высота корпуса	21 »
Углубленіе	14 » 6 д.
Водоизмѣщеніе.	3 000 т.

Защита состоитъ изъ броневой палубы въ 2 д. толщиной, подъ которою помѣщены котлы, машины и рулевые приводы. Подъ полуютомъ устроены помѣщенія для командира и офицеровъ, а равно и для каютъ-компаніи, команда же размѣщена подъ полубакомъ и между палубами, при чемъ оба эти помѣщенія отличаются просторомъ и хорошею вентиляціей. Крюйтъ-камеры расположены подъ броневою палубой и приходятся, значитъ, ниже ватерлиніи.

Въ составъ боевого вооруженія прежде всего входятъ двѣнадцать 4-д. пушекъ, изъ которыхъ десять установлены на верхней палубѣ. Передняя и задняя пары могутъ стрѣлять соотвѣтственно прямо на носъ и на корму. На полубакѣ и ютѣ установлены обычныя погонныя и ретирадныя орудія—въ данномъ случаѣ по двѣ 3-фн. пушки; еще четыре такія же пушки установлены на верхней палубѣ, въ средней части судна. На верхней же палубѣ находятся и два минные аппарата.

На полубакѣ помѣщается боевая рубка, защищенная 3-д. броней. Имѣется также командный мостикъ и платформа для электрическаго прожектора.

Судовые механизмы будутъ состоять изъ двухъ четырехцилиндровыхъ машинъ, развивающихъ въ совокупности до 9 800 инд. с.; котлы, числомъ 10, будутъ водотрубные, системы Рида. Полный запасъ угля—750 т.

Испытанія англійскаго шлюпа *Cadmus*. Названный новый двухвинтовый шлюпъ, построенный въ Ширнесскомъ казенномъ адмиралтействѣ и снабженный машинами фирмою «J. S. White & Co.», въ Коусѣ, и котлами системы Никлосса—фирмою «Humphrys & Tennant», весьма успѣшно закончилъ недавно свои испытанія, на которыхъ были получены указанные

ниже результаты. На первомъ 30-часовомъ испытаніи, происходившемъ при весьма свѣжемъ вѣтрѣ, среднее давленіе пара въ котлахъ равнялось 166 фн. на кв. д. и машины при 114 оборотахъ въ минуту развивали въ среднемъ 327 инд. с. Скорость хода, уменьшавшаяся подъ вліяніемъ вѣтра, оказалась равною 6 узл. и часовой расходъ угля на 1 инд. с.—2,16 фн. Второе 30-часовое испытаніе состоялось 12-го февраля, въ Сѣверномъ морѣ. Къ концу испытанія вѣтеръ также засвѣжѣлъ, но, къ счастью, *Cadmus* успѣлъ войти въ портъ раньше чѣмъ вѣтеръ успѣлъ особенно усилиться. Средніе результаты этого испытанія были: Давленіе пара въ котлахъ—195 фн. на кв. д.: пустота въ холодильникахъ—27,5 д.; число оборотовъ въ минуту—175,5; число развитыхъ индикаторныхъ силъ—1 061; часовой расходъ угля на 1 инд. с.—1,83 фн.; скорость хода—11 узл. Проба полнымъ ходомъ состоялась, при отличной погодѣ, 29-го февраля и дала такіе средніе результаты:—Давленіе пара въ котлахъ —217 фн. на кв. д.; пустота въ холодильникахъ—26,6 д.; число оборотовъ въ минуту—194; число развитыхъ индикаторныхъ силъ—1 424; часовой расходъ угля на 1 инд. с.—1,98 фн.; скорость хода—13,4 узл.

Англійское водоналивное и пожарное судно *Despatch*. По сообщенію журнала «*Marine Engineer*», 1-го марта (н. ст.), на верфи фирмы «Bow, M'Lachlan & Co.», въ Пейслеѣ, было спущено на воду вышеназванное судно особаго назначенія, во всѣхъ своихъ существенныхъ чертахъ одинаковое съ пятью другими подо´ными судами, построенными раньше тою же фирмой. Соотвѣтственно своему двойному назначенію—служить въ качествѣ водоналивного и пожарнаго суда—*Despatch* снабженъ сильными помпами и пожарною машиной. На произведенномъ 15-го марта испытаніи развитая судовою машиной мощность и скорость хода значительно превзошли ожиданія; равнымъ образомъ, вполнѣ успѣшны были также и пробы помпъ и пожарной машины. По окончаніи испытаній, *Despatch* вышелъ въ Девонпортъ, для котораго онъ и предназначается.

Дисциплина въ англійскомъ флотѣ. Недавно вышедшій парламентскій документъ о дисциплинѣ въ англійскомъ флотѣ въ 1902 г. лучше всякихъ словъ, по мнѣнію журнала

«*Marine Engineer*», доказываетъ, что моряки теперешняго британскаго флота представляютъ собою, въ общемъ, часть общества, отличающуюся хорошимъ поведеніемъ и послушаніемъ закону. Въ самомъ дѣлѣ, при личномъ составѣ флота почти въ 105 000 челов. общая судимость выразилась въ 1902 г. лишь цифрою 321. Наибольшее число судебныхъ дѣлъ было по обвиненіямъ въ нарушеніи дисциплины и въ нанесеніи оскорбленія начальнику дѣйствіемъ или въ попыткахъ къ тому; случаевъ неоказанія начальнику должнаго уваженія было 72, неповиновенія—50, нарушенія порядка и морской дисциплины—62, дезертерствъ—26. Случаевъ кражи и мошенничества было 101, что же касается убійствъ, подлоговъ и принесенія ложной клятвы, то въ 1902 г. такихъ случаевъ во флотѣ вовсе не было, какъ равно и случаевъ симуляціи болѣзни. Въ 10 случаяхъ обвиняемые были присуждены къ отдачѣ въ исправительныя заведенія, въ 195 случаяхъ—къ заключенію въ тюрьму съ принудительною работой, въ 102 случаяхъ—къ заключенію въ тюрьму съ исключеніемъ изъ службы. Въ числѣ наложенныхъ наказаній 2 раза встрѣчаются розги и 2 раза лишеніе медали за безпорочную службу. Дисциплинарныхъ взысканій было наложено 108 508, въ томъ числѣ 56 275—въ метрополіи и 52 233—за границею; такимъ образомъ, выходитъ, что по крайней мѣрѣ 3 000 челов. провинились больше одного раза въ теченіе отчетнаго года. Въ заключеніе своей замѣтки, цитируемый журналъ выражаетъ сожалѣніе о томъ, что въ адмиралтействѣ настолько обременены работою, что должны употреблять цѣлые $1^1/_2$ года на составленіе подобнаго отчета.

Испытанія французскаго бронированнаго крейсера *Gloire*. На пробѣ полнымъ ходомъ крейсеръ развилъ скорость хода почти въ 21,5 узл., при часовомъ расходѣ угля на 1 инд. с. въ 0,89 к.-гр. и при сжиганіи 167 к.-гр. на 1 кв. м. колосниковыхъ рѣшетокъ. 23-го января (н. ст.) крейсеръ произвелъ пробу съ естественною тягой, при чемъ, при развитіи машинами 14 400 инд. с., часовой расходъ угля на 1 инд. с. равнялся 0,774 к.-гр. и на 1 кв. м. колосниковыхъ

рѣшетокъ сжигалось 101 к.-гр. Скорость на пробѣгахъ по мѣрной милѣ оказалась равною 19,3 узл.

Спускъ французскихъ подводныхъ лодокъ *Bonite* **и** *Aigrette*. 6-го февраля (н. ст.) въ Тулонскомъ казенномъ адмиралтействѣ состоялся спускъ на воду подводной лодки *Bonite*, главные элементы которой: —

Длина		23,9 м.
Ширина		2,2 »
Водоизмѣщеніе		68 т.
Скорость хода	на поверхности.	8 узл.
	подъ водою	6 »

Въ томъ же адмиралтействѣ была спущена 23-го февраля полуподводная лодка *Aigrette*, принадлежащая къ типу *Narval* и входящая въ число тѣхъ 13 лодокъ, которыя должны были быть заложены въ 1902 г., но изъ которыхъ въ дѣйствительности были начаты постройкой лишь двѣ—*Aigrette* и *Cicogne*. Главные элементы *Aigrette*: —

Длина	35,8 м.
Ширина	3,89 »
Водоизмѣщеніе	172 т.
Скорость хода (на поверхности)	10,5 узл.

Распредѣленіе грузовыхъ статей на германскихъ эскадренныхъ броненосцахъ класса *Braunschweig*. Журналъ «*Ueberall*» обращаетъ вниманіе на несоотвѣтствіе теоретическаго водоизмѣщенія броненосцевъ этого класса,—которое, какъ извѣстно, равняется 13 200 т.—съ общимъ итогомъ, получаемымъ отъ сложенія грузовыхъ статей, какъ онѣ даны въ спеціальномъ журналѣ «*Schiffbau*» и въ ежегодникѣ «Nauticus» за 1902 г. Распредѣленіе статей грузовъ на этихъ судахъ таково:—

	Тонны.
Судовой корпусъ	4 200
Броня	4 200
Машина и котлы	1 000

	Тонны.
Артиллерійское вооруженіе . . .	1 400
Минное » . . .	100
Снабженіе по разнымъ частямъ .	500
Вода (питьевая и въ котлахъ). .	100
Уголь	900
Итого	12 400

Такимъ образомъ, остается невыясненнымъ употребленіе 800 т., а если принять, согласно даннымъ, помѣщеннымъ въ ежегодникахъ, нормальный запасъ угля въ 700 т.,—то даже и 1 000 т.

Если, далѣе, сравнить приведенныя статьи грузовъ съ распредѣленіемъ грузовъ на эскадренномъ броненосцѣ, даннымъ въ морской практикѣ Dick und Kretschmer: «Handbuch der Seemannschaft», то окажется, что судовой корпусъ, машина и котлы показываются для разсматриваемыхъ броненосцевъ черезчуръ легкими. Послѣ примѣрнаго исправленія, таблица грузовъ получаетъ такой видъ:—

	Тонны.
Судовой корпусъ	4 400
Броня	4 400
Машина и котлы	1 500
Артиллерійское вооруженіе . . .	1 400
Минное » . . .	100
Снабженіе по разнымъ частямъ .	500
Вода (питьевая и въ котлахъ). .	100
Уголь	700
Итого	13 100

На какую статью или статьи приходятся недостающіе еще до теоретическаго водоизмѣщенія 100 т. — трудно сказать, не будучи посвященнымъ въ дѣло.

Спускъ турецкой султанской яхты *Ertogrul*. На Эльсвикской верфи состоялся въ январѣ спускъ на воду яхты, построенной для Турецкаго султана. Главныя размѣренія этой яхты:—

Длина	79,2	м.
Ширина	8,37	»
Углубленіе . . .	3,0	»
Водоизмѣщеніе . .	900	т.

Корпусъ яхты построенъ изъ стали и подраздѣленъ на многочисленныя водонепроницаемыя отдѣленія; на ней устроенъ полубакъ и двѣ надстройки на верхней палубѣ, передняя изъ которыхъ доходитъ до дымового кожуха. Въ кормовой надстройкѣ находятся помѣщенія, предназначенныя подъ аппартаменты султана. На обѣихъ надстройкахъ устроены палубы. при чемъ палуба передней надстройки служитъ для помѣщенія шлюпокъ и штурманской рубки, а задней—для прогулокъ султана. Офицеры помѣщаются въ носовой части, впереди машиннаго отдѣленія, нижніе чины—въ самомъ носу.

На новой яхтѣ будутъ установлены три мачты, изъ которыхъ фокъ-мачта будетъ носить прямые паруса.

Судовые механизмы будутъ состоять изъ двухъ машинъ и цилиндрическихъ котловъ и должны сообщать яхтѣ ходъ до 21 узл.

Артиллерійское вооруженіе будетъ состоять изъ восьми 4,7-с.-м. скорострѣльныхъ пушекъ.

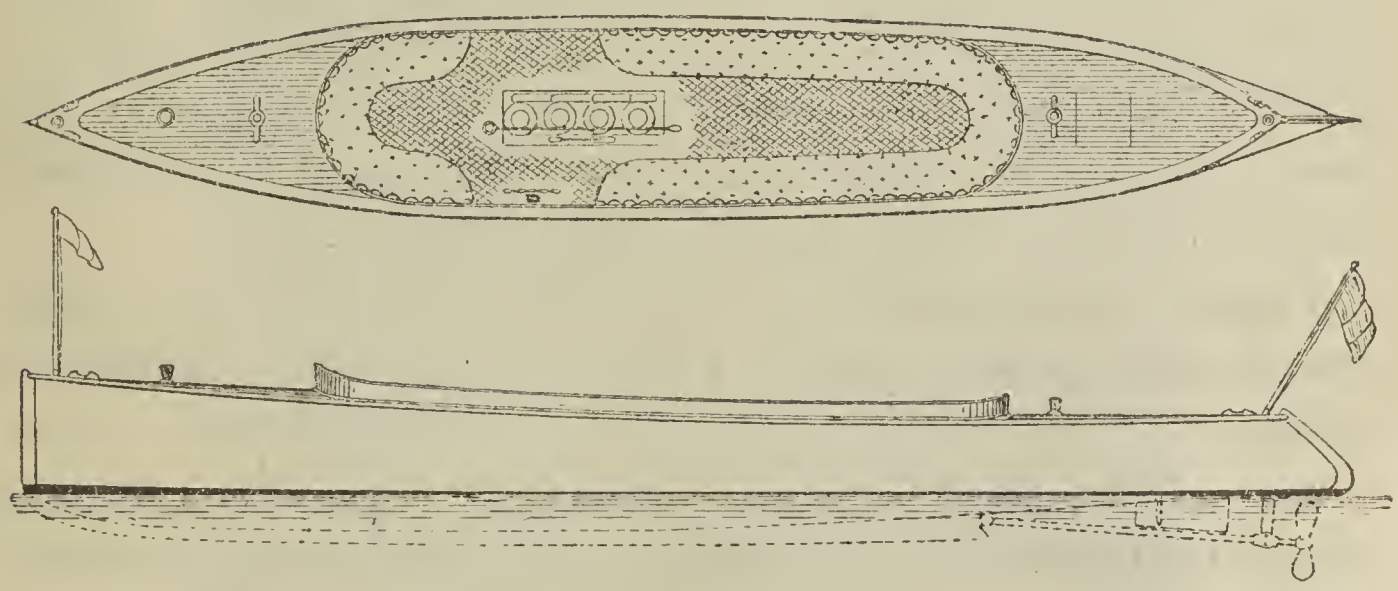
Сѣверо-американскій разборный пароходъ *Pontonier*. По заказу правительства С.-А. Соединенныхъ Штатовъ, былъ построенъ недавно для надобностей войсковыхъ частей, отправляемыхъ на Филиппинскіе о-ва, весьма замѣчательный въ конструктивномъ отношеніи пароходъ-лихтеръ, предназначающійся для выгрузки съ судовъ и доставки на берегъ различныхъ грузовъ, а равно и для производства операціи высадки десанта. При постройкѣ этого судна были поставлены слѣдующія требованія: чтобы оно было разборнымъ и притомъ разбиралось на такія части, которыя могли бы быть погружены на войсковой транспортъ, и затѣмъ на мѣстѣ высадки быстро и легко собраны (даже на волненіи) безъ помощи верфи, чтобы оно приводилось въ движеніе собственною паровою машиной и въ виду своей задачи — служить для высадокъ, обладало бы небольшою осадкой.

Американская верфь, которой была поручена постройка этого парохода, встрѣтила, по словамъ журнала «*Ueberall*», при выполненіи этого дѣла многочисленныя затрудненія. Каждый изъ отдѣльныхъ водонепроницаемыхъ отсѣковъ отличался отъ другихъ по своему водоизмѣщенію и снабженію, такъ что принималъ на плаву свою особенную посадку и приходилось приводить всѣ эти части къ одной общей ватерлиніи, притомъ же каждый отсѣкъ долженъ былъ быть настолько крѣпкимъ и остойчивымъ, чтобы сохранять способность держаться даже и на волненіи.

Главныя размѣренія парохода, выполнившаго всѣ поставленныя требованія и получившаго имя *Pontonier*:—

Полная длина	24,4 м.
Ширина	3,3 »
Углубленіе	1,0 »
Водоизмѣщеніе	72 т.

Судовой корпусъ построенъ весь изъ стали и состоитъ изъ пяти частей. Носовая часть сравнительно коротка, на ней



Разборный пароходъ *Pontonier*.

установлена грузовая мачта и въ ней же помѣщается все якорное устройство; слѣдующая затѣмъ часть можетъ служить или для груза или же для помѣщенія 20 челов.; въ третьей части помѣщается водотрубный котелъ, угольная яма на 13 т. и часть водяного запаса; четвертая часть отведена подъ судовые механизмы, состоящіе изъ двухъ машинъ совокупной си-

стемы, съ гребными валами и винтами. Въ этой же части находится и маленькая офицерская рубка. Пятая, кормовая, часть служитъ только для приданія овальной формы кормовымъ обводамъ: послѣ сборки она почти вся приходится выше ватерлиніи и могла бы совсѣмъ отсутствовать.

При сборкѣ парохода сперва спускается на воду котельная часть, самая тяжелая изъ всѣхъ и ближе всего подходящая своею осадкой къ общей осадкѣ судна. Затѣмъ слѣдуютъ оба сосѣдніе отсѣка, снабженные, подобно остальнымъ, кингстонами для впуска воды въ соотвѣтствующія отдѣленія съ цѣлью приведенія отсѣковъ по возможности къ общей ватерлиніи.

Для соединенія двухъ смежныхъ отсѣковъ служатъ коническія цапфы, діаметромъ около 0,35 м., входящія въ соотвѣтствующія гнѣзда. На палубѣ каждаго отсѣка установлена небольшая лебедка съ проволочнымъ тросомъ, служащая, при посредствѣ дифференціальнаго механическаго приспособленія, для плотнаго стягиванія отсѣковъ. По соединеніи между собою всѣхъ частей, при помощи паровой помпы войскового транспорта выкачивается водяной баластъ и отсѣки скрѣпляются еще другъ съ другомъ крѣпкими винтовыми болтами. Затѣмъ остается лишь сростить паропроводы и питательную трубу—и своеобразный пароходъ готовъ къ дѣйствію. По желанію, онъ можетъ быть еще снабженъ штурманскою рубкой, помѣщаемой на котельномъ отсѣкѣ, впереди дымовой трубы.

Разборка производится въ обратномъ порядкѣ и на пробѣ совершалась, равно какъ и сборка, совершенно спокойно и плавно.

Въ виду слабости продольной связи, можно сомнѣваться чтобы *Pontonier* могъ примѣняться хотя бы даже на умѣренномъ волненіи.

Несчастные случаи на судахъ.

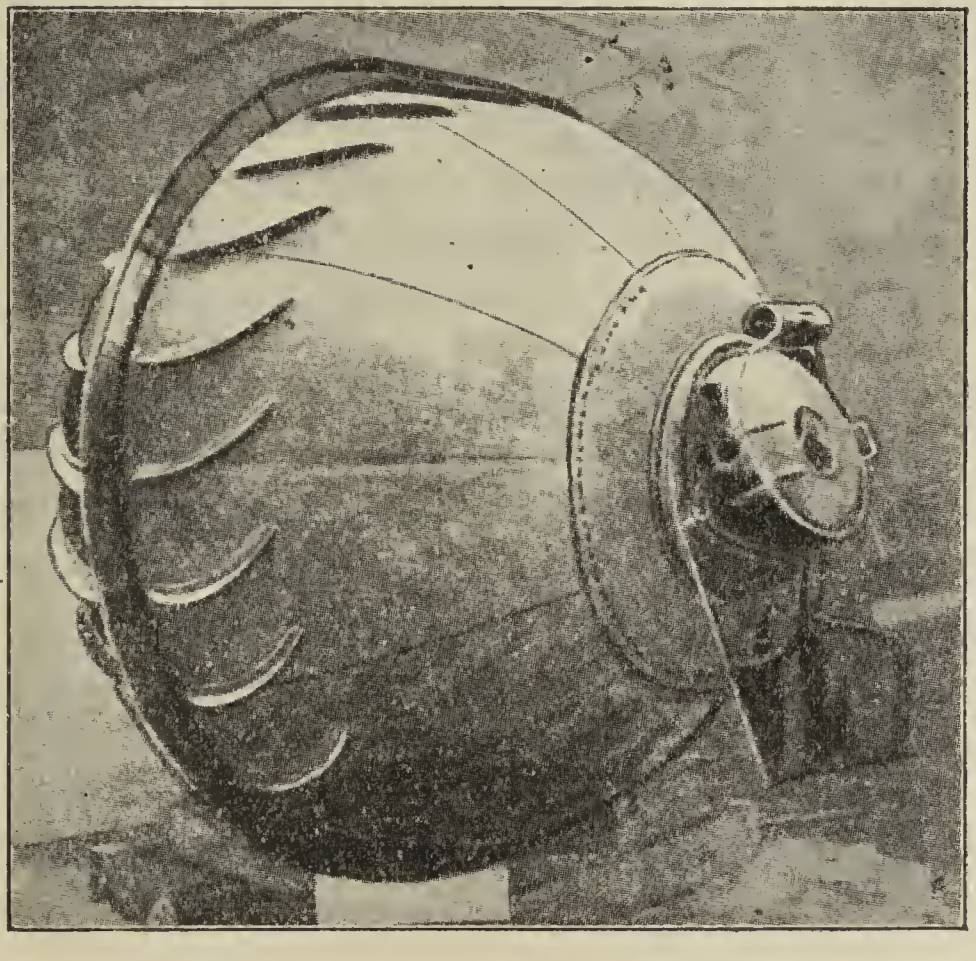
Гибель англійской подводной лодки *A 1*. 18-го марта (н. ст.), въ 3 часа дня, подводная лодка *A 1* — самая большая въ англійскомъ флотѣ,—находившаяся на практическихъ

упражненіяхъ близъ Нэбъ, подвергшись удару со стороны проходившаго надъ нею большого коммерческаго парохода, погибла со всѣмъ своимъ личнымъ составомъ, состоявшимъ изъ 2 офицеровъ (лейтенанта Лофтуса Мансергъ и мичмана Джона Черчиля) и 9 нижнихъ чиновъ.

Этотъ несчастный случай, являющійся единственнымъ примѣромъ такого рода несчастія съ современными подводными лодками, долженъ быть вѣроятно отнесенъ къ числу неизбѣжныхъ на морѣ случайностей, хотя можно сдѣлать и такое предположеніе, что злополучная подводная лодка *A 1* не успѣла уйти съ пути парохода *Berwick Castle* изъ-за какой-нибудь аваріи въ машинѣ.

Разныя извѣстія.

Шаровая лодка Адамъ-Будена. Идея катящагося судна повидимому крѣпко засѣла въ головахъ изобрѣтателей, и ино-



Шаровая лодка Адамъ-Будена.

странные журналы приводили еще недавно описаніе новаго типа этого рода судовъ, подъ названіемъ «Adam-Boudin self-

propeller». Насколько можно понять, лодка состоитъ изъ двухъ концентрическихъ сферъ, внутренняя изъ которыхъ, заключающая въ себѣ 24-сильный двигатель, приводитъ въ движеніе наружную. Послѣдняя снабжена на своей внѣшней поверхности ребрами, служащими вѣроятно для того, чтобы забирать воду. Моторъ дѣйствуетъ четырьмя скоростями хода и снабженъ приводомъ для перемѣны направленія движенія. Изобрѣтатель возлагаетъ большія надежды на свое судно, на которомъ онъ надѣется дѣлать по 50 к.-м. (31 миля) въ часъ.

* * *

БИБЛІОГРАФІЯ.

Россія. Полное географическое описаніе нашего отечества. Подъ редакціею В. П. Семенова. Томъ VIII — Киргизскій край, 12°, 478 стр., 1 карта. 1903 г. С.-Петербургъ; изданіе Девріена.

Въ самомъ концѣ 1903 г. вышелъ указанный выше томъ полезнаго и интереснаго изданія, продолжающаго неустанно выходить. До сихъ поръ вышло уже пять томовъ, а съ даннымъ и шесть, охватывающихъ большую часть Европейской Россіи, именно ея среднюю область, наиболѣе важную въ государственномъ отношеніи. Планъ настоящаго тома остался безъ измѣненія, какъ и въ предшествовавшихъ, сперва идетъ физико-географическое описаніе мѣстности, потомъ населеніе, его промыслы и занятія, пути сообщенія, замѣчательныя населенныя мѣста и мѣстности, очень обстоятельный и полный указатель источниковъ.

Большое число иллюстрацій, воспроизведенныхъ съ фотографій, чрезвычайно помогаютъ составленію представленія въ умѣ читателя картины этой оригинальной мѣстности, составляющей переходъ отъ природы Европы къ природѣ Азіи на югѣ Россійской Имперіи. Съ другой стороны, рядъ небольшихъ картинъ: рельефъ страны, ея геологическое строеніе, почвы, растительность, осадки и температура, племена, плотность населенія очень интересны и, несмотря на малый ихъ масштабъ, даютъ достаточное представленіе о распредѣленіи на нихъ элементовъ, которые онѣ изображаютъ.

Наконецъ къ тому приложено еще двѣ общія карты, одна охватывающая всю область въ масштабѣ 100 верстъ въ дюймѣ, а другая для восточной ея части, въ масштабѣ 60 верстъ въ дюймѣ. Надо замѣтить, что выполненіе обѣихъ картъ несравненно

лучше, нежели въ предшествовавшихъ томахъ, жаль только, что не указанъ числовой масштабъ, какъ того требуютъ для всѣхъ картъ постановленія географическихъ конгрессовъ.

Ю. Ш.

С. Совѣтовъ. Подъемы воды въ Финскомъ заливѣ. 8°, 27 стр. Отдѣльный оттискъ изъ «Записокъ по Гидрографіи». С.-Петербургъ, 1903 г.

Авторъ предпринялъ трудъ обработать тотъ матеріалъ, который накопился за послѣдніе годы со времени появленія обработки всѣхъ предшествовавшихъ данныхъ по этому вопросу, выполненной М. А. Рыкачевымъ въ 1898 г. Главнымъ матеріаломъ послужили записи мареографовъ въ Кронштадтѣ, Ревелѣ и Ганге. Разбирая бывшіе съ 1898 г. случаи большого подъема воды, авторъ приходитъ къ выводу, что въ Финскомъ заливѣ подъ вліяніемъ движенія циклоновъ передвигаются особыя волны по направленію съ запада на востокъ. Скорость ихъ движенія различна, иногда волна идетъ отъ Ганге до Кронштадта 4 часа, а иногда 13 часовъ, при чемъ, подъемы воды не идутъ плавно, а въ нихъ наблюдаются колебанія въ нѣсколько сантиметровъ. Оказалось также, что въ данномъ случаѣ большое значеніе имѣютъ вторичные циклоны, развивающіеся въ области главныхъ. Наконецъ авторъ высказываетъ вѣрную мысль, что для успѣшнаго предсказанія наводненій желательно увеличить число постовъ съ мареографами и снабдить ихъ, кромѣ того, еще и барографами Рошара и анемографами, тогда возможно будетъ составлять для Финскаго залива двухчасовыя синоптическія карты, которыя единственно и могутъ позволить изучить подробно явленія подъемовъ воды въ заливѣ и установить принципы для ихъ своевременнаго указанія.

Ю. Ш.

Histoire Maritime de la France depuis les temps primitifs de la Gaule jusqu'à nos jours. E. Augier. Brest. 1902. 8°, 640 p.

По заглавію, это—исторія французскаго мореплаванія, а по существу предмета — краткій очеркъ исторической дѣятельности французскаго флота — съ начала его существованія во времена Галліи и до нашихъ дней.

Авторъ книги, г. Ожье, профессоръ морскихъ учебныхъ заведеній Франціи, объясняетъ цѣль изданія своего сочиненія—желаніемъ познакомить французское юношество съ заслугами отечественнаго флота. Онъ говоритъ также, что онъ старался дать въ своемъ историческомъ этюдѣ безпристрастную оцѣнку всѣмъ правительственнымъ дѣятелямъ Франціи—какъ содѣйствовавшимъ возвышенію, такъ и бывшимъ причиной періодическаго разстройства ея флота, который былъ всегда главнымъ поборникомъ къ возвеличенію своего государства.

Всѣ эти соображенія видимо побуждали автора разсматривать здѣсь не техническія подробности устройства французскаго флота и свойства его военныхъ операцій, не тактическую сторону его дѣйствій, а только всѣ событія въ политическомъ мірѣ, въ рѣшеніи которыхъ французскій флотъ принималъ какое-либо дѣйствительное и даже косвенное участіе. А это значительно сократило объемъ его историческаго изслѣдованія и позволило ему ограничиться изложеніемъ своего предмета только въ главныхъ его чертахъ.

Такимъ образомъ, въ первыхъ главахъ своей книги (главы I—VII) онъ вкратцѣ приводитъ всѣ свѣдѣнія, которыя относятся къ началу мореплаванія въ древнемъ мірѣ: у финикіянъ, карѳагенянъ, грековъ, римлянъ; въ среднихъ вѣкахъ—у итальянскихъ республикъ и Ганзы, а также свѣдѣнія относительно прибытія къ берегамъ Франціи разныхъ завоевателей: Юлія Цезаря, норманновъ, сарациновъ. Онъ упоминаетъ о главныхъ военныхъ событіяхъ въ царствованіе Карла Великаго, а также во время религіозныхъ и династическихъ войнъ въ среднихъ вѣкахъ — происходившихъ при нѣкоторомъ участіи флотовъ.

Въ главѣ VIII онъ говоритъ о томъ, какое употребленіе сдѣлалъ изъ своего флота Ришельё для достиженія единства правительственной власти во Франціи.

Въ главѣ IX говоритъ объ участіи французскаго флота въ военныхъ дѣйствіяхъ за время тридцатилѣтней войны.

Въ главѣ X онъ говоритъ объ общемъ лихорадочномъ стремленіи европейцевъ къ географическимъ открытіямъ и колонизаціи за-океанскихъ странъ съ XV вѣка; въ главѣ XI онъ разсматриваетъ вкратцѣ стратегическое и экономическое значеніе мореходныхъ учрежденій во Франціи и другихъ государствахъ; въ главѣ XII онъ говоритъ о постепенномъ упадкѣ испанскихъ, португальскихъ и голландскихъ колоній.

Затѣмъ, въ хронологическомъ порядкѣ онъ продолжаетъ описывать (главы XIII—XVIII) всѣ послѣдующія политическія событія, въ которыхъ принималъ участіе французскій флотъ за время франко-голландской войны 1672—78 гг., по поводу предпріятій Франціи противъ Алжира и другихъ варварійскихъ владѣній въ Африкѣ въ 1682—85 гг. и во время прочихъ войнъ въ царствованіе Людовика XIV и послѣдующаго регентства.

Онъ упоминаетъ о пребываніи Петра I въ Парижѣ и о послѣдовавшемъ затѣмъ учрежденіи въ Россіи французскаго посольства и консульства (глава XIX).

Далѣе онъ говоритъ о войнѣ за австрійское наслѣдство и о дѣйствіяхъ французскаго флота попеременно — въ европейскихъ моряхъ и въ Индіи—съ 1741 по 1756 г. и потомъ описываетъ его дѣйствія за время семилѣтней войны въ 1756—63 гг. (главы XX—XXII).

Онъ упоминаетъ о преобразованіяхъ, послѣдовавшихъ около того же времени во Франціи въ ея портовомъ устройствѣ, и о морскихъ экспедиціяхъ, предпринятыхъ съ научными цѣлями (главы XXIII—XXIV).

Затѣмъ онъ описываетъ войну въ С.-А. Соединенныхъ Штатахъ въ 1773—83 гг. (глава XXV) и участіе въ ней французскаго флота, а потомъ вкратцѣ упоминаетъ о кругосвѣтномъ плаваніи Лаперуза и другихъ въ 1785—88 гг. (глава XXVI).

Онъ описываетъ далѣе состояніе французскаго флота и его военныя дѣйствія во время революціи, республики и первой имперіи, за время реставраціи и второй имперіи,—все это вкратцѣ и въ одинаковомъ порядкѣ—исходя изъ того начала, чтобы давать отчетъ своимъ читателямъ о степени участія французскаго флота въ дѣлѣ общихъ военныхъ операцій (главы XXVII—XXXII). Онъ вкратцѣ описываетъ выдающіеся фазизы крымской кампаніи.

Потомъ онъ продолжаетъ описывать всѣ послѣдующія событія въ общемъ политическомъ мірѣ, въ которыхъ принималъ, а иногда и совсѣмъ не принималъ, участія французскій флотъ, а именно:—

Онъ описываетъ вкратцѣ постепенную реорганизацію французскихъ военно-морскихъ силъ и преобразованіе морскихъ командъ согласно новымъ потребностямъ парового движителя, желѣзнаго судостроенія и усовершенствованной артиллеріи. По части военныхъ дѣйствій онъ описываетъ: операціи сухимъ путемъ и моремъ предпринятыя Франціей на помощь Италіи въ 1859—61 гг., французскую экспедицію къ берегамъ Китая въ 1857—63 гг., экспедицію въ Мексику въ 1862—67 гг., положеніе французскаго флота во время франко-германской войны 1870—71 гг. (глава XXXIII); междоусобную войну въ Соединенныхъ Штатахъ, Лисское сраженіе въ 1866 г. (глава XXXIV); послѣдующія французскія экспедиціи во внутреннюю Африку, въ восточную Индію и Тонкинъ въ 1882—85 гг., въ Индійскій океанъ въ 1884—86 гг., въ Тунисъ въ 1881—83 гг., экспедиціи въ Дагомею и Сіамъ въ 1892 и 1893 гг., экспедиціи на Мадагаскаръ въ 1884—1896 гг.

Затѣмъ онъ дѣлаетъ краткое описаніе политическихъ событій по «Восточному вопросу»: говоритъ о возстаніи армянъ, о войнѣ грековъ съ Турціей и о волненіяхъ на о-вѣ Критѣ въ 1897 и 1898 гг. Онъ описываетъ съ нѣкоторыми подробностями столкновеніе Соединенныхъ Штатовъ съ Испаніей въ 1898 г. и всѣ событія во время послѣдней китайской войны въ 1900 г.

Въ такомъ видѣ получается содержаніе этого историческаго этюда г. Ожье. Для большей наглядности предмета по его существу, мы здѣсь прибѣгнемъ къ небольшому сопоставленію.

У насъ самихъ имѣется 1-я часть «Исторіи русскаго флота», сочиненія Ѳ. Ѳ. Веселаго, совершенно одинаковая по объему съ книгой г. Ожье—также около 650 страницъ текста.

Повѣствованіе г. Веселаго, въ высшей степени удовлетворяетъ своему назначенію, полно историческаго интереса и содержитъ только то, что можетъ отъ него требовать любознательный читатель. Оно обнимаетъ тридцатилѣтній періодъ существованія русскаго флота за время царствованія Петра I, тогда какъ исторія французскаго флота г. Ожье содержитъ въ томъ же объемѣ (640 стр.) періодъ времени свыше тысячи лѣтъ постоянной и почти непрерывной дѣятельности этого флота за все время его существованія.

А изъ этого намъ легко можно судить о сравнительной краткости историческаго текста книги г. Ожье.

Можно будетъ замѣтить также, что во Франціи имѣется по предмету общей исторіи французскаго мореплаванія гораздо болѣе подробное, прекрасно составленное и изданное, сочиненіе—«La Marine Française», par Maurice Loir 1893 г., отчетъ о которомъ былъ уже приведенъ въ «Морскомъ Сборникѣ» (1893 г., №№ 5 и 6). По тому же предмету отдѣльные историческіе этюды, какъ напр.—сочиненія Жюрьенъ-де-ла-Гравьера, Мэхена и другихъ авторовъ имѣются также въ переводѣ на русскій языкъ.

Изъ числа сюжетовъ, приводимыхъ въ книгѣ г. Ожье, мы имѣемъ, также въ переводѣ, подробное описаніе междоусобной войны С.-А. Соединенныхъ Штатовъ Ч. Бойтона (*).

Относительно новѣйшихъ событій—по предмету испано-американской войны 1898 г. мы имѣемъ обстоятельное ея описаніе князя Ливена въ «Морскомъ Сборникѣ» 1899 г. (№№ 4, 5 и 6), а самое детальное и поучительное описаніе китайской войны 1900 г. имѣется въ сочиненіи г. Янчевецкаго «У стѣнъ недвижнаго Китая», отчетъ о которомъ былъ помѣщенъ въ «Морскомъ Сборникѣ» (1903 г., № 10). Во Франціи точно такъ же появлялось множество подробныхъ извѣстій объ этихъ послѣднихъ событіяхъ.

Такимъ образомъ, г. Ожье имѣлъ возможность воспользоваться богатымъ историческимъ матеріаломъ для задуманной имъ цѣли и это облегчило ему выполненіе его симпатичнаго труда: доставить своимъ сочиненіемъ будущимъ морякамъ—французскому юношеству—краткое руководство къ наиболѣе правильной оцѣнкѣ, какъ военныхъ дѣйствій отечественнаго флота, такъ и дѣятельности его адмираловъ и распорядителей.

Но при этомъ справедливо будетъ замѣтить, что изъ приведеннаго здѣсь его историческаго этюда мы не получаемъ новаго вклада въ существо самой исторіи французскаго флота, какъ этого можно было ожидать по заглавію книги.

В. Ф. Г.

(*) С.-Петербургъ. 1868 г.

НОВЫЯ КНИГИ.

Русскія:

Келлеръ, К., профессоръ. Жизнь Моря. Животный и растительный міръ моря, его жизнь и взаимоотношенія. Переводъ съ нѣмецкаго съ многочисленными дополненіями и добавленіемъ новой отдѣльной части — Жизнь русскихъ морей Петра Шмидта. 4°, выпускъ 1-й 144 стр.; выпускъ 2-й— 144 стр., съ 10 таблицами въ краскахъ, 6 черными гравюрами и 320 политипажами въ текстѣ. Изданіе 2-е. 1904. С.-Петербургъ. Изданіе А. Ф. Девріена. Все сочиненіе выходить въ 5 выпускахъ по 1 руб. 60 коп.

Отчетъ о дѣйствіяхъ Главнаго Гидрографическаго Управленія Морского Министерства за 1902 годъ. 8°, 460+22 стр.+16 картъ. 1903. С.-Петербургъ. Типографія Морского Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ.

Французскія:

Acloque, A. Nos pêcheurs de haute mer. 4°, 224 p. avec grav. 1904. Tours, lib. Mame et fils. Спб. Эггерсъ и К°.

Almanach illustré du marsouin pour 1904. (11-e année.) Annuaire des troupes coloniales. Grand 8°, 183 p. 1904. Paris, lib. Charles-Lavauzelle. 2 fr. Спб. Эггерсъ и К°.

Annuaire de la Ligue maritime française. (Année 1904.) 16°, 350 p. avec grav. 1904. Paris, lib. Berger-Levrault et C-e. 1 fr. 50. Спб. Эггерсъ и К°.

Arizzi, E. Mémoires d'un médecin de marine. 8°, 687 p. 1903. Paris, lib. Lemerre. 10 fr.

Babu, L. Traité théorique et pratique de métallurgie générale. T. 1-er: Eléments et Produits des opérations métallurgiques (Minerais; Capital; Travail; Energie; Energie électrique; Energie chimique; Energie mécanique; etc.). 8°, VII—593 p. avec 148 figures. 1904. Paris, lib. Béranger.

Barni et Montpellier. Le Monteur électricien (Notions préliminaires; Dynamos à courant continu; Alternateurs; Appareils accessoires d'une installation; Montage; Installation; Mise en marche; Conduite et Entretien des dynamos et des alternateurs, etc.) 2-e édition. 18° jésus, VIII—484 p. avec 224 fig. 1904. Paris, lib. J. B. Baillière et fils.

Basdevant, J. Etude sur quelques pratiques du droit des gens à la fin du XVI-e siècle et au commencement du XVII-e, d'après les „Annales“ et „Histoires“ de Grotius. 8°, 32 p. 1903. Paris, lib. Pedone. Спб. Эггерсъ и К°.

Bénard, C. La Conquête du Pôle. Histoire des missions arctiques, depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours. 4°, XVI—383 p. avec grav. 1904. Paris, lib. Hachette et C-e. Спб. Эггерсъ и К°.

Bizard, E. C. L. Evolution de la police sanitaire maritime. Les Mesures modernes de défense internationale contre la peste, le choléra et la fièvre jaune. 8°, 68 p. 1904. Lille, imp. Morel; lib. V-e Masson. Спб. Эггерсъ и К°.

Bonnenfant, L. La Guerre russo-japonaise, chanson. 1° à 4 col., 1 p. avec grav. en coul. 1904. Paris, lib. Baudot.

Breteau. Conférence sur la télégraphie sans fil, faite devant MM. les officiers de la garnison de Saïda. 8°, 38 p. avec 8 fig. 1904. Paris, lib. Charles-Lavauzelle. 1 fr.

Brongniart, H. Les Corsaires et la Guerre maritime. 8°, VIII—196 p. 1904. Paris, lib. Challamel.

Castex, R. Le Péril japonais en Indo-Chine. Réflexions politiques et militaires. 8°, 36 p. et carte. 1904. Paris, lib. Charles-Lavauzelle. 60 cent. Спб. Эггерсъ и К°.

— Les Rivages indo-chinois (étude économique et maritime.) Petit 8°, XIV—329 p. et 6 planches. 1904. Paris, lib. Berger-Levrault et C-e. 5 fr. Спб. Эггерсъ и К°.

Curie, P. et C. Cheneveau. Sur un appareil pour la détermination des constantes magnétiques, communication faite le 3 avril 1903, à la Société française de physique. 8°, 8 p. avec fig. 1904. Tours, imd. Deslis frères. Paris, 11, rue Rataud. Спб. Эггерсъ и К°.

Diez, J. De la force morale au point de vue militaire. 8°, 58 p. 1904. Paris, lib. Charles-Lavauzelle. 1 fr. 25.

Du Croissant, J. et Ko-li-bri. Russes et Japonais, chanson Suivi de: En route pour la Russie, chanson. 8°, 4 p. avec grav. en coul. 1904. Paris, ib. V-e Hayard.

Dupont, E. Les Sociétés de secours aux militaires blessés des armées de terre et de mer; Leur rôle international. 8°, 158 p. 1903. Poitiers, Société française d'imprimerie et de librairie.

Dupont, F. Charles-Félix-Edgard, marquis de Courthille, vice-amiral (notice biographique). 8°, 35 p. et portrait. 1903. Paris, lib. Bloud et C-e. Спб. Эггерсъ и К°.

Fournier. La Guerre sud-africaine. T. 3: Offensive de lord Roberts; Occupation de Bloemfontein et de Pretoria. 8°, 303 p. avec 15 cartes et croquis. 1904. Paris, lib. Chapelot et C-e. Спб. Эггерсъ и К°.

Geblesco, C. R. La Question d'Orient et son caractère économique. 16°, 222 p. 1904. Paris, lib. Perrin et C-e. 3 fr. 50. Спб. Эггерсъ и К°.

Grininger, L. Agenda-Aide-mémoire de d'électricien. Petit 16°, 191 p. avec fig. 1904. Paris, Loubat et C-e. 15, boulevard Saint-Martin.

Guerre (la) russo-japonaise. In-plano à 7 col., avec carte en coul. et portraits. 1904. Paris, lib. V-e Hayard. 30 cent.

Guerre (la) russo-japonaise (1904). 1-re et 2-e livraisons. Grand 8°, p. 1 à 16, avec grav. et carte en coul. 1904. Paris, imp. P. Dupont; Lib.

illustrée, 8, rue Saint-Joseph; tous les lib., marchands de journaux; dans les kiosques et dans les gares. 1-re et 2-e livraisons, exceptionnellement, 10 cent. La livraison, 10 cent. Спб. Эггерсъ и К°.

Lacour-Gayet, G. Le Maître de la mer. 18° jésus, 19 p. 1904. Paris, imp. Plon-Nourrit et C-e; édition de la Revue hebdomadaire, 8, rue Garancière. Спб. Эггерсъ и К°.

Ledebur, A. Manuel théorique et pratique de la métallurgie du fer. Traduit de l'allemand par Barbary de Langlade. Revu et annoté par F. Valton. 2-e édition française, entièrement refondue d'après les troisième et quatrième éditions allemandes. T. 2. 8°, 758 p. avec fig. 1903. Paris, lib. Béranger. Спб. Эггерсъ и К°.

Liste du matériel délivré aux bâtiments de la flotte, avec indication du classement et des prix unitaires. 4°, 144 p. 1904. Paris, imp. nationale.

Manley-Bendall et C. Bénard. Les Cartes lithobiologiques du fond de la mer. 8°, 7 p. 1903. Paris, imp. nationale.

Marchegaï. Russie et Japon. La Bataille de Ya-Pan-Fou-Thu. 8°, 16 p. et carte. 1904. Besançon, lib. Vaillant.

Mémorial du génie maritime. 3-e série. Fascicule 5. Grand 8°, 124 p. avec fig. et planches. 1903. Paris, lib. Chapelot et C-e.

Pawlowski, A. Les Transformations du littoral français. Les Villes disparues et la Côte du pays de Médoc, d'après la géologie, la cartographie et l'histoire. 8°, 49 p. 1903. Paris, imp. nationale. Спб. Эггерсъ и К°.

Pinon, R. L'Empire de la Méditerranée (l'Entente franco-italienne; la Question marocaine; Figuig; le Touat; la Tripolitaine; Bizerte; Malte; Gibraltar). Ouvrage accompagné de 3 cartes et de plans. Petit 8°, 222 p. 1904. Paris, lib. Perrin et C-e. Спб. Эггерсъ и К°.

Pitaval, R. De l'utilisation du four électrique en métallurgie, conférence donnée à l'Institut chimique de Nancy, le 13 janvier 1904, par M. R. Pitaval, ingénieur de l'Ecole des mines de Saint-Etienne. 8°, 15 p. 1904. Nancy, imp. Pierron. Спб. Эггерсъ и К°.

Pourcher, C. Essai d'étude du droit d'intervention en Turquie appliqué au problème balkanique. 8°, 208 p. 1904. Clermont-Ferrand. imp. Dumont. Спб. Эггерсъ и К°.

Programme des conditions d'admission à l'emploi d'élève mécanicien des équipages de la flotte et au cours des apprentis élèves mécaniciens, organisé à l'Ecole des mécaniciens de Toulon. Renseignements divers. 12°, 34 p, 1904. Paris, lib. Vuibert et Nony.

Programme des conditions d'admission aux emplois de mousses, apprentis et ouvriers mécaniciens des équipages de la flotte. Renseignements divers. 12°, 14 p. 1904. Paris, lib. Vuibert et Nony.

Programme des conditions d'admission dans le corps des administrateurs de l'inscription maritime. 12°, 19 p. 1904. Paris, lib. Vuibert et Nony. 30 cent.

Programmes des connaissances théoriques et pratiques exigées des candidats aux grades de premier maître mécanicien théorique,

second maître mécanicien théorique, quartier-maître mécanicien, précédés d'une circulaire du ministre de la marine sur l'organisation et le fonctionnement des cours à faire aux mécaniciens embarqués. 12°, 54 p. 1904. Paris, lib. Vuibert et Nony.

Rayssac, G. Les Pirates océaniens. Aventures en divers pays. Petit 16°, 187 p. avec grav. 1904. Paris, lib. Guyot. 25 cent. Спб. Эггерсъ и К°.

Revue générale des colonies, publication illustrée, paraissant le 15 de chaque mois. 1-re année. № 1. 15 décembre 1903. 8°, 64 p. Paris, imp. Champrenaud; 5, rue Casimir-Delavigne. Abonnement annuel: France, 8 fr.; colonies et étranger (union postale), 10 fr. Un numéro, 60 cent. Спб. Эггерсъ и К°.

Richou, G. Reconstruction des formes de radoub de Pontaniou, dans l'arsenal de Brest, par M. Adrien Hallier, entrepreneur de travaux publics. Note par M. G. Richou, ingénieur des arts et manufactures. 4°, 35 p. avec fig. 1903. Paris, lib. Béranger. Спб. Эггерсъ и К°.

Rougier, A. Une nouvelle théorie sur l'effectivité du blocus maritime. 8°, 20 p. 1903. Paris, lib. Pedone.

Sartori, G. La Technique des courants alternatifs, à l'usage des électriciens, contremaîtres, monteurs, etc. Traduit de l'italien par J. A. Montpellier, rédacteur en chef de l'Electricien. T. 1-er. Exposé élémentaire et pratique des phénomènes du courant alternatif. 8°, X—474 p. avec fig. 1904. Paris, lib. V-e Dunod. 15 fr.

Tableau général du commerce et de la navigation. (Année 1902. 2-e volume.) Navigation (Navigation internationale; Cabotage français et Effectif de la marine marchande). 4°, 456 p. 1903. Paris, imp. nationale. Спб. Эггерсъ и К°.

Werner. Souvenirs maritimes. Traduction de Noé. Grand 4°, 399 p. avec dessins de Ginos. 1904. Paris, lib. Delagrave. Спб. Эггерсъ и К°.

Weulersse, G. Le Japon d'aujourd'hui (études sociales). 16°, IX—367 p. 1904. Paris, lib. Colin. 4 fr. Спб. Эггерсъ и К°.

Англійскія:

Adams, B. M. Songs of a Seaman. Imp. 8°, pp. 102. 1904. London, Paul, Trübner & Co. 3 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Ainsley's Engineers' Manual of the Local Marine Board Examinations for Certificates of Competency as 2nd and 1st class Engineers. 25th ed. Roy. 8°, pp. 740. 1904. London, Simpkin. 10 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Alexander, J. Model Engine Construction with Practical Instructions to Artificers and Amateurs. Illust. 2nd ed. Revised. Cr. 8°, pp. 340 and Plates. 1904. London, Whittaker. 6 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Anning, E. G. and Bentley, F. J. The Log of H. M. S. *Argonaut*, 1900—1904. China Station. With Introduction by Lionel Yexley. (Log Series, No. 7.) Cr. 8°, pp. 102. 1904. Westminster Press. 4 s.

Atherton, W. H. an Mellanby, A. L. The Resistance and Power of Steamships. Cr. 8°, pp. 208. 1904. London, Technical Publishing Company. 5 s.

Atoll of Fomafuti (The) Borings into a Coral Reef and the Results. Being the Report of the Coral Reef Committee of the Royal Society. (Maps in Separate Cover.) 4°, pp. XIV—428. 1904. London, Harrison.

Bacon's Large Scale Map of the Far East. Coloured. 1904. London, Bacon. 1 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Barnett, T. J. Elements of Electro-Magnetic Theory. 8°. 1904. London, Macmillan. 12 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Bartholomew, J. G. „The Strand" War Map of the Far East. Japan, Korea, China, and the Russian Empire. Coloured. Folded 8°. 1904. London, Newnes. 6 d.

Bartholomew's New Map of China and the East. Folded. 1904. London, Bartholomew. 1 s. Спб. Эггерсъ и К°.

„Break!" How the Navy Prepares for War. By Tre-pol-Pen. With an Introductory Article by Lionel Yexley. Illust. Cr. 8°. 1904. Westminster Press. 1 s.

Brinkley, F. Japan and China. Vols. 9 and 10. China: Its History, Arts, and Literature. Illust. (Library Edition.) Roy. 8°, pp. 426, 273. 1904. London, Jack. 14 s.

Brown, J. The Log of H. M. S. *Repulse*, 1902—1904. Mediterranean Station. With an Introduction by Lionel Yexley. Cr. 8°, pp. 158. 1904. Westminster Press. 4 s.

Carmichael, E. G. M. The Law Relating to the Telegraph, the Telephone, and the Submarine Cable. 8°, pp. XL—388. 1904. London, Knight. 10 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Civil Service Commission. Examination for Cadetships in the Royal Navy. November, 1903. Regulations, Examination Papers, and Table of Marks. 1904. London, Eyre & Spottiswoode. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Clements, H. Cosmos and the Trade and Politics of the British Empire. With World Weather Predictions for the Spring of 1904. Cr. 8°. 1904. London, Author. 1 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Corbett, J. S. England in the Mediterranean. A Study of the Rise and Influence of British Power within the Straits. 1603—1713. 2 vols. Roy. 8°, pp. 352, 358. 1904. London, Longmans. 24 s.

Deshayes, H. Notice on the harbour of Rouen. (Tide table for 1904; Information.) 32°, 63 p. avec carte. 1903. Rouen, imp. Gy.

Evidence of General the Right Hon. Sir Redvers Buller, V. C., G. C. B., G. C. M. G. Taken before the Royal Commission on the War in South Africa; 8°. 1904. London. Longmans. 6 d.

Export Merchant Shippers' Directory of Great Britain and Ireland, 1904. Cr. 8°, pp. 1629. 1904. London, Dean, 15 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Five Years of the War Department (U. S. A.) 1899—1903. As Shown in the Annual Reports of the Secretary of War. Imp. 8°, pp. 526. 1904. London, Eyre & Spottiswoode. Спб. Эггерсъ и К°.

Fraser, J. F. The Real Siberia. Together with an Account of a Dash through Manchuria. Illust. Cr. 8°, pp. XVI—279. 1904. London, Cassel. 3 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Garcke, E. Manual of Electrical Undertakings and Directory of Officials. 1904. 8°, London, Office. 15 s.

Great River (The). Notes on the Amazon, and its Tributaries and the Steamer Services. Maps and Illusts. Compiled by the Amazon Steam Navigation Co., Ltd. 8°, pp. 95. 1904. London, Simpkin. 1 s.; 1 s. 6 d.; 2 s.

Guide to Official Letter-Writing, Orders, &c. 2nd ed. Revised and Enlarged. By an Army Schoolmaster. 12°, pp. 137. 1904. London, Gale & Polden. 1 s. 6 d.

Hakluyt's Voyages. The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation. (In 12 vols.) Vols. 3 and 4 now ready. 8°. 1904. Glasgow, Maclehose. 150 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Hall, W. Modern Navigation. A Text-Book of Navigation and Nautical Astronomy, Suitable for the Examination of the Royal Navy and the Board of Education. (South Kensington.) (Organised Science Series). Cr. 8°, pp. VIII—394. 1904. London, Clive. 6 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Hamilton, A. Map of Korea, 1904. Coloured. Size 28 by $18^3/_4$. 1904. London, Stanford. 5 s. mounted in case 7 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Hitch, C. A Handbook on Sailing. Illust. by Arthur Briscoe. 12°, pp. 118. 1904. London, Lane. 3 s. 6 d.; 4 s. 6 d.

Jane, F. T. The Imperial Russian Navy. Entirely new and revised ed. With over 150 Illusts. from Sketches and Drawings by the Author and from Photographs. Roy. 8°, pp. 735. 1904. London, Thacker. 25 s.

— The Torpedo in Peace and War. With 30 Full-page and numerous smaller Illusts. New and cheap ed. Obl. fol. pp. 164. 1904. London. Thacker. 5 s.

Johnson, W. F. A Century of Expansion. Maps. Cr. 8°, pp. 316. 1904. London, Macmillan. 6 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Kempe, H. R. The Engineer's Year Book of Formulae, Rules, Table Data, &c. 1904. Cr. 8°. London, Crosby Lockwood & Sons. 8 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Kerr, G. L. Practical Coal Mining: A Manual for Managers, Under-Managers, Colliery Engineers, and Others. Illust. 3rd ed., thoroughly revised. Cr. 8°, pp. 472. 1904. London, C. Griffin. 12 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Legal. No. 124. Merchant Shipping. Registry. Measurement of Ships Order in Council as to the Tonnage Measurements of Ships of France. 1904 London, Eyre & Spottiswoode. 1 d.

— No. 125. Merchant Shipping. Registry. Measurement of Ships. Order in Council as to the Tonnage Measurement of Ships of Spain. 1904. London, Eyre & Spottiswoode. 1 d.

Longfellow, H. W. The Building of the Ship. With Illusts. by Donald Maxwell. 18°, pp. 44. 1904. London, J. Lane. 1 s.; 1 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Long, J. D. The New American Navy. Illust. with Drawings by Henry Reuterdahl, and with Photographs. 2 vols. 8°, pp, XIX—287, XI—238. 1904. London, G. Richards. 21 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Map of Japan and China. Printed in Colours. Folded. 1904. London, Commercial Intelligence. 1 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Military. Handbook for Field Range-Finding, with Watkin's Field Range-finder and Telemeter. 1903. London, Eyre & Spottiswoode. 6 d.

— Lists of Technical Terms, and of Words of Frequent Occurrence in Military Correspondence and Orders: For Use in Army Schools. 1904. London, Eyre & Spottiswoode. 2 d.

Murray, Smith. Japan. 4th Impression. (Story of the Nations.) Cr. 8°, pp. 442. 1904, London, T. Fisher Unwin. 5 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Osmond, F. Microscopic Analysis of Metals. Edited by J. Stead. Illust. Cr. 8°, pp. 188. 1904. London, C. Griffin. 7 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Owen, D. Ports and Docks. Their History, Working, and National Importance. With 3 Illusts. Cr. 8°, pp. 189. 1904. London, Methuen. 2 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Parliamentary. Russian Occupation of Manchuria and Newchwang. Correspondence. 1904. Westminster, S. W. P. S. King and Son. 11 d.

— Harbour Authorities. Return of Works, Accommodation, &c., during the last Twenty Years. 1904. Westminster, S. W. P. S. King and Son. 2 s. 4 d.

Parliamentary Papers. Numerical List and Index. 1902. Westminster, S. W. P. S. King and Son. 2 s.

— Rifle Ranges Return of Ranges Opened, &c., 1902—03. Westminster, S. W. P. S. King and Son, 1 s.

Parsons, H. de B. Steam Boilers: Their Theory and Design. With 156 Illusts. 8°. 1904. London, Longmans. 10 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Rankine, W. J. M. A Manual of Applied Mechanics. Illust. 17th ed. Thoroughly revised. Cr. 8°, pp. 694. 1904. London, C. Griffin. 12 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Redway, G. W. How to „Pass“ in Topography. Letters to a Young Officer on Map-Reading and Map-Making for Military Purposes. (Military Handbooks.) 12°, pp. 324. 1904. London, Paul, Trübner & Co. 7 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Rittner, Geo. H. Impressions of Japan. With Illusts. from Photographs taken by the Author and his Friends. 8°, pp. XII—223. 1904. London, J. Murray. 10 s. 6 d.

Russia's Protestations and Policy. (Reprinted from the „*Newcastle Chronicle*“.) Cr. 8°. 1904. London, Office. 6 d.

Sailor's Daily Light on the Daily Path (The). A Devotional Text-Book for Every Day in the Year in the Very Words of Scripture. The Morning Hour. 48°. 1904. London, Bagster. 6 d.

Schwartz, Dr. von. Fire and Explosion Risks. A Handbook dealing with the Detection, Investigation, and Prevention of Dangers arising from Fires and Explosions of Chemico-Technical Substances and Establishments. Translated by C. T. C. Salter. Roy. 8°, pp. 380. 1904. London, C. Griffin. 16 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Shipping World Year Book (The) 1904. Cr. 8°. London, „Shipping World". 5 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Sprigge, J. A. and Others. Stars and Sextants. 8°, pp. 55. 1904. London, Potter & Clarke. 2 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Supplee, H. H. The Mechanical Engineer's Reference Book. 1904. 12°. London, C. Griffin. 18 s.

Swinburne, J. Entropy; or, Thermodynamics from an Engineer's Standpoint and the Reversibility of Thermodynamics. Cr. 8°, pp. 150. 1904. London, Constable. 4 s. 6 d.

Watson, W. P. Japan, Aspects and Destinies. Illust. 8°, pp. 348. 1904. London, Richards. 12 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Yacht-Racing Calendar and Review for 1903. Edited by Brooke Heckstall-Smith. Cr. 8°, pp. 423. 1904. London, H. Cox. Спб. Эггерсъ и К°.

Zimmermann, H. Calculating tables and collection of frequently used numerals. Translated from German into English by L. Descroix. Lex. 8°, XXXI, 204 S. 1904. Berlin, W. Ernst & Sohn. Geb. in Leinw. 6 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Нѣмецкія:

Anleitung zum Krankenträger-Unterricht in der Marine. (A. z. K.-U.) (D. E. Nr. 267.) (VI, 68 S. m. Abbildgn.) 12°. 1903. Berlin, E. S. Mittler & Sohn in Komm. 60 Pf.; kart. 75 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

Anleitung zur Anstellung und Berechnung meteorologischer Beobachtungen. Hrsg. vom königl. preuss. meteorolog. Institut. 2. völlig umgearb. Aufl. 1. Tl. Beobachtungen der Stationen II. u. III. Ordng. 4°, VI, 68 S. m. 1 Formular. 1904. Berlin, A. Asher & Co. 2 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Armee-Bilder, russische. Einzeldarstellungen der verschiedenen Truppengattgn. des russ. Heeres. 2. Aufl. 12°, 9 farb. Taf. u. Titelbl. 1904. Leipzig, M. Ruhl. 90 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

Armee, die japanische, in ihrer gegenwärtigen Uniformierung. Mit 95 chromolith. Abbildgn. v. Offizieren u. Soldaten aller Truppengattgn., Farbendarstellgn., Rangabzeichen etc. (auf 13 Taf.). Nebst Mitteilgn. üb. Organisation, Einteilg. u. Stärke der japan. Armee. 2., neubearb. Aufl. 8°, 18 S. 1904. Leipzig, M. Ruhl. 2 M. 50 Pf.

Assmann, Ernst. Das Floss der Odyssee, sein Bau und sein phoinikischer Ursprung. gr. 8°, 31 S. m. Abbildgn. 1904. Berlin, Weidmann. 60 Pf.

Biernatzki, J. C. Die Hallig oder die Schiffbrüchigen auf dem Eiland in der Nordsee. Eine Novelle. 8°, 183 S. 1904. Berlin, Chistl. Versandbuchh. 25 Pf.

Brücken, die, der Elbe für Schiffahrttreibende, mit Angabe der Spannweiten der Schiffahrtsöffngn., des höchsten schiffbaren und mittleren niedrigen Wasserstandes nach den betr. Nullpunkten und den Brückenunterkanten-Konstruktionen. 18 Bl. qu. schmal Fol. 1904. Magdeburg, A. Rathke. 2 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Cramer, H. Militärische und freiwillige Krankenpflege in ihren gegenseitigen Beziehungen unter besond. Berücksicht. des neuen Teils VI (vom 18. XII. 1902) der Kriegs-Sanitätsordnung. gr. 8°, 40 S. 1904. Stuttgart, F. Enke. 1 M. 20 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

Denkschrift betreffend die Entwickelung des Kiautschou-Gebiets in der Zeit vom Oktbr. 1902 bis Oktbr. 1903. hoch 4°, 62 S. m. 12 Taf. u. 1 Karte. 1904. Berlin, D. Reimer in Komm. 3 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Eckert, Max. Ost-Asien. Karte vom russisch-japan. Kriegsschauplatz. 1 : 8,000,000. 55 × 47 cm. Farbdr. 1904. Leipzig-Sell., A. J. Krug. 60 Pf.; auf Leinw. geschiefert 2 M. 50 Pf.

Führer auf den deutschen Schiffahrtstrassen. Tabellarisches Handbuch in 6 Tln. Bearb. im königl. preuss. Ministerium der öffentl. Arbeiten. 2. Aufl. gr. 8°. 1903. Berlin, Berliner lith. Institut. Geb. in Leinw. 1 M.

Herrich, A. Ostasien. Japan, Korea, Ost-China und südöstl. Teil des asiat. Russland. 1 : 4,500,000. Mit 7 Nebenkarten. 22—26. Aufl. 64 × 80,5 cm. Farbdr. 1904. Glogau, C. Flemming. 1 M.

Herrich, A. Spezial-Karte von Korea, Nordost-China und Süd-Japan. Mit Plänen der Hauptstädte Söul, Peking, Tokio und deren weiteren Umgebgn. 1 : 4,500,000. 18. Aufl. 35×46 cm. Farbdr. 1904. Glogau. C. Flemming. 50 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

Jahrbuch der schiffbautechnischen Gesellschaft. 5. Bd. Lex. 8°. IV, 570 S. m. Abbildgn., Taf. u. 1 Bildnis. 1904. Berlin, J. Springer. Geb. in Leinw. 40 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Jahrbuch, deutsches meteorologisches, für 1900. Meteorologische Station I. Ordng. in Magdeburg. Jahrbuch der meteorolog. Beobachtgn. der Wetterwarte der Magdeburg. Zeitg. im Jahre 1900. Hrsg. v. Rud. Weidenhagen. XX. Jahrg. gr. 4°, VIII, 84 S. m. Kurven. 1903. Magdeburg, Faber'sche Buchdr. Kart. 6 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Jahresbericht über die Entwickelung der deutschen Schutzgebiete in Afrika und der Südsee im J. 1902/1903. Beilage zum Deutschen Kolonialblatt 1904. Mit e. Bde. Anlagen nebst 3 Karten in Steindr. Fol. 124 u. 525 S. 1904. Berlin, E. S. Mittler & Sohn. 2 M. 50 Pf.

Jannasch, R. Die Wege und Entfernungen zur See im Weltverkehr. gr. 8°, XVII S. m. 16 Tab. u. 1 farb. Karte. 1904. Berlin. Leipzig, R. Friese in Komm. 3 M.

Jelinek's Psychrometer-Tafeln, erweitert und vermehrt v. J. Hann, neu hrsg. u. m. Hygrometer-Tafeln versehen v. J. M. Pernter. 5. erweit. Aufl. gr. 4°, XIII, 108 S. 1903. Leipzig, W. Engelmann. 5 M.

Jensen, W. Luv und lee. Roman. 2 Tle. in 1 Bde. 2. (Titel-) Aufl. 8°, 288 u. 255 S. (1897) 1904. Leipzig, B. Elischer Nachf. 6 M.; geb. in Leinw. 7 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Karten des Kriegsschauplatzes in Deutsch-Südwest-Afrika zur Veranschaulichung des Aufstandes der Herero, Bondelzwarts und Ovambo, mit Angabe der fert. u. geplanten Eisenbahnen, der Heliographenlinien und ihrer Stationen, der Militär-u. Polizei-Stationen, der Hauptstrassen für Truppenbeweggn. usw. Sonder-Ausg. der Blätter 1 u. 3 der „Karte des deutschsüdwestafrikan. Schutzgebietes“ aus Langhans'deutschem Kolonial-Atlas. 1 : 2,000,000. Je 34×42 cm. Farbdr. 1904. Gotha, J. Perthes. 2 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Karte vom Kriegsschauplatz in Ostasien. 1:11,000,000. 33,5×24 cm. Lith. Mit Beigabe von 12 russ. u. 12 japan. Nadelfähnchen zur Markierg. der Stellgn. der kämpf. Parteien. 1904. Leipzig, M. Ruhl. 75 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

Kirsch, B. und H. Kracht. Grundlegendes Maschinenzeichnen. 1. Heft. gr. 8°, 27 S. m. Fig. u. 3 Taf. 1904. Dortmund, Ruhfus'sche Kunst-u. Buchh. Kart. 50 Pf.

Krause. Die Gestaltung der Geschossgarbe der Infanterie beim gefechtsmässigen Schiessen unter Anwendung der Wahrscheinlichkeitslehre u. Behandlung verschiedener schiesstaktischer Fragen. Mit 8 Bildern in Steindr. Lex. 8°, IV, 38 S. 1904. Berlin, E. S. Mittler & Sohn. 2 M. 25 Pf.

Krieg, russisch-japanischer. Karte des russisch-japan. Kriegsschauplatzes. 1 : 7,500,000. 31,5×24 cm. Farbdr. Mit e. erläut. Text u. statist. Daten. 8°, 4 S. m. 1 Kartenskizze. 1904. Wien, G. Freytag & Berndt. 30 Pf.

Kühne, H. Mathematisch-technische Tabellen. Genehmigt als Prüfungstabellen für höhere Maschinenbauschulen, Maschinenbauschulen Hüttenschulen und sonst. Fachschulen für die Metallindustrie durch Ministerial-Erlass vom 18. III. 1902. Zusammengestellt im Verein mit Maschinenbausch.-Oberlehrern Prof. Dr. Freyberg, Dipl. Ing. Geusen. Prof. Tetzner. 2. Aufl. gr. 8°, 48 S. m. Fig. 1903. Dortmund, Ruhfus'sche Kunst-u. Buchh. Geb. 1 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Langhans, P. Neue Kriegskarte von Ost-Asien. Auf Grundlage der Karten aus Stielers Handatlas von H. Habenicht und C. Barich. 1 : 5,000,000. 57,5×69 cm. Farbdr. Mit Begleitworten: Ost-Asien vom politisch-militär. Standpunkte (auf dem Umschlag). 1904. Gotha, J. Perthes. 1 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Leinhaas, G. A. Aus vier Weltteilen. Reise-Erinnergn. gr. 8°, 214 S. m. 50 Abbildgn. u. Bildnis. 1904. Mainz, L. Wilckens. Geb. in Leinw. 3 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Leitfaden für den Unterricht in der Artillerie an Bord des Artillerieschulschiffs. 3. Tl.: Schiesslehre. Hrsg. v. der Inspektion des Bildungswesens der Marine. 2. Aufl. gr. 8°, IV, 150 S. m. Abbildgn. 1904. Berlin, E. S. Mittler & Sohn. 3 M.; geb. 3 M. 50 Pf.

Liederbuch für Seeleute. 12°, 48 S. 1904. Hannover, H. Feesche. 10 Pf.

Liepmann, M. Duell und Ehre. Ein Vortrag. 8°, 61 S. 1904. Berlin, O. Liebmann. 75 Pf.

Lloyd, germanischer. Internationales Register. 1904. XXIV, 48; XI, 561, 392, 106, 13 u. 51 S. u. 1. Nachtrag 47 Bl. 4°. Berlin, E. S. Mittler & Sohn. Geb. in Ldr. 40 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Ludwig, A. Die älteste Weltkarte. gr. 8°, 5 S. 1903. Prag, F. Rivnáč in Komm. 12 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

Marine-Rundschau. Red.: Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amt. Verantwortlich: Geh. Admiralit.-R. Koch. 1. u. 2. Beiheft. 1. Krieg, der russisch-japanische. gr. 8°, S. 1—12. 30 Pf.; 2. Dasselbe. S. 13—35 m. 1 eingedr. Skizze u. 3 Karten. 1904. Berlin, E. S. Mittler & Sohn. 60 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

Marr, Otto. Die neueren Kraftmaschinen, ihre Kosten und ihre Verwendung. Für Betriebsleiter, Fabrikanten etc. sowie zum Handgebrauch v. Ingenieuren u. Architekten. gr. 8°, III, 66 S. 1904. München, R. Oldenbourg. 3 M.

Martus, H. C. E. Astronomische Erdkunde. Ein Lehrbuch angewandter Mathematik. Grosse Ausg. m. üb. 100 Fig. im Texte. 3., neu durchgearb. Aufl. gr. 8°, XVI, 473 S. 1904. Dresden, C. A. Koch. 9 M.; geb. in Halbfrz. 11 M.

Meyer. Sammlung praktischer Winke für den Infanterie-Schiesslehrer. 8°, 72 S. 1904. Berlin, Vossische Buchh. 1 M. 60 Pf.; kart. 1 M. 80 Pf.

Munzinger, Carl. Japan und die Japaner. 8°, 174 S. 1904. Stuttgart, D. Gundert. 1 M. 50 Pf.; geb. in Leinw. 2 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Murken, E. Die Grundlagen der Seeschiffahrt. Eine ökonomisch-polit. Studie. gr. 8°, V, 101 S. 1904. Berlin, E. S. Mittler & Sohn. 2 M. 25 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

Neumann, B. Die Metalle. Geschichte, Vorkommen und Gewinng. nebst ausführl. Produktions-u. Preis-Statistik. Mit zahlreichen Tab. u. 26 farb. Taf. gr. 8°, VIII, 421 S. 1904. Halle, W. Knapp. 16 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Niesiolowski-Gawin v. Niesiolowice, Vikt, Ritter. Ausgewählte Kapitel der Technik mit besond. Rücksicht auf militärische Anwendungen. Vorlesungen über Naturwissenschaften, geh. an der k. u. k. Kriegsschule. 1. Bd. gr. 8°, XXII, 395 S. m. 214. Fig. 1904. Wien, L. W. Seidel & Sohn. Geb. in Leinw. 10 M.

Noack, Gerh. Das Stapel-und Schiffahrtsrecht Mindens vom Beginn der preussischen Herrschaft 1648 bis zum Vergleiche mit Bremen 1769. gr. 8°, IX, 100 S. 1904. Hannover, Hahn. 2 M. 40 Pf.

Osenberg, E. Münchener Transparent-Karte vom nördlichen Sternhimmel, geprüft v. Karl Oertel. 2. verb. Aufl. 70×83 cm. 1904. München, Münchener Lehrmittelhandlg. Auf Pappe m. Leinw.-Rand u. Oesen 6 M. 50 Pf.

Rupp, E. Soll und Haben in Deutsch-Südwest-Afrika. gr. 8°, III, 69 S. 1904. Berlin, D. Reimer. 1 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Schönemann, Prof. Dr. Die Verwendung der einfachen Camera zur Ermittelung von Höhen und Entfernungen. gr. 8°, S. 101—124 m. 1 Taf. 1903. Bonn. Soest, Ritter. 60 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

Scobel, A. Politische Karte von China. (Umschlag: Politische Karte von Japan, Korea, China und der Mandschurei.) Bearb. in der geograph. Anstalt von Velhagen & Klasing in Leipzig. (Neue [Titel-] Aufl.) 52×74 cm. Farbdr. [1900] 1904. Bielefeld. Velhagen & Klasing. 1 M. Спб. Эггерсъ и К°.

— Politische Karte von Japan, Korea und der Mandschurei. 51,5×76 cm. Farbdr. 1904. Bielefeld, Velhagen & Klasing. 1 M.

Statistik des Deutschen Reichs. Hrsg. vom kaiserl. statist. Amt. Neue Folge. Bd. 154, I. Seeschiffahrt, die, im J. 1902. 1. Abtlg.: Bestand der deutschen Seeschiffe (Kauffahrteischiffe).—Schiffsunfälle an der deutschen Küste.—Verunglückungen deutscher Seeschiffe. Imp. 4°. II, 179 S. 1904. Berlin, Puttkammer & Mühlbrecht. 4 M.

Thompson, S. P. Mehrphasige elektrische Ströme und Wechselstrommotoren. 2. Aufl. Uebers. v. K. Strecker u. F. Vesper. Mit 395 in den Text gedr. Abbildgn. u. 15 Taf. 2—10. (Schluss-) Heft. gr. 8°, VIII u. S. 49—546. 1904. Halle, W. Knapp. 2 M.

Unter Gablenz und Tegetthoff 1864. Eine Festschrift zur 40. Jahresgedenkfeier an die Grosstaten unserer Armee und Marine im deutsch-dän. Kriege 1864. Hrsg. v. „Danzer's Armee-Zeitg." gr. 4°, 28 S. 1904. Wien, L. W. Seidel & Sohn. 1 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Verdy du Vernois, J. v. Studien über den Krieg. III. Tl. Strategie. 3. Heft. Einzelgebiete der Strategie. I. Gruppe: Operationsobjekte.-Basis u.- Linien. 2. Abtlg.: Operationsbasis. Mit 4 Skizzen. gr. 8°, V, 149 S. 1904. Berlin, E. S. Mittler & Sohn. 3 M. 60 Pf.; geb. 4 M. 75 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

Wandtafeln für den militärischen Anschauungs-Unterricht. 2. Serie. B. Die russ. Armee II. 4 farb. Taf. 39,5×52 cm. 1904 Leipzig, M. Ruhl. 3 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Weber, H. Das Verhältnis Deutschlands zu England. Rede. gr. 8°, 26 S. 1904. Posen, Merzbach. 30 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

Winter. Reise-Handbuch für Ost-Asien. 12°, 160 S. m. 1 Karte. 1904. Kiel, R. Cordes. Geb. in Leinw. 3 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Указатель статей морского и техническаго содержанія въ русскихъ и иностранныхъ повременныхъ изданіяхъ.

Артиллерійскій Журналъ. *Январь*: — Новый способъ стрѣльбы полевой артиллеріи по площадямъ въ связи съ примѣненіемъ угломѣра; дульный приборъ для параллельной наводки орудій; опредѣленіе исходнаго угла по угломѣру; преждевременное воспламененіе зарядовъ въ скорострѣльныхъ пушкахъ и наилучшая для нихъ система затвора; замѣтки изъ области артиллерійской техники; развитіе полевой артиллеріи съ 1870 по 1892 г. *Февраль*:—Скорострѣльное орудіе какъ дальномѣръ и высотомѣръ, возможность, примѣняя угломѣръ, обходиться безъ пристрѣлки по цѣли; къ вопросу о подготовительныхъ занятіяхъ къ стрѣльбѣ въ полевыхъ батареяхъ; командирскій угломѣръ; моя первая стрѣльба по угломѣру; замѣтка на статью: „употребленіе боковыхъ наблюдателей и стрѣльба по воздушному шару“; о сѣрной кислотѣ и ея приготовленіи контактнымъ способомъ; замѣтки изъ области артиллерійской техники. *Мартъ*:—Таблицы стрѣльбы для скорострѣльной артиллеріи; о способѣ г. Оберучева опредѣлять ступень параллельности; о крѣпостныхъ артиллерійскихъ позиціяхъ въ связи съ вопросами о боевомъ употребленіи крѣпостной артиллеріи; нужны ли полевымъ пушкамъ бризантныя гранаты, и чѣмъ можно замѣнить таковыя; механическая лабораторія Михайловской артиллерійской академіи; замѣтки изъ области артиллерійской техники; отдѣлъ Дальняго Востока въ Обществѣ ревнителей военныхъ знаній; подготовка артиллеріи къ бою.

Военный Сборникъ. *Мартъ*:—Принцъ Евгеній-Наполеонъ Богарне во главѣ великой арміи (прод.); Барклай-де-Толли въ Отечественную войну послѣ соединенія армій подъ Смоленскомъ (оконч.); памятники частямъ войскъ оборонявшимъ Севастополь въ 1854—1855 гг.; по Амуру и Маньчжуріи; теорія вѣроятностей и боевое снабженіе артиллеріи (оконч.); элементы укрѣпленія полевыхъ позицій (прод.); организація военныхъ сообщеній; объ основахъ санитарной службы въ арміи; Портъ-Артуръ и его интересы до учрежденія намѣстничества (оконч.); китайская жизнь на Квантунѣ; война съ Японіей, официальные документы съ 26-го января по 18-е февраля; очеркъ похода 1829 г. въ Европейской Турціи (прод.).

Всемірное Техническое Обозрѣніе. № 8:—Циркуляція воды въ водотрубныхъ котлахъ; очеркъ постройки корабля на большомъ русскомъ заводѣ (прод.); III Всероссійскій электротехническій съѣздъ въ С.-Петербургѣ; III съѣздъ русскихъ дѣятелей по техническому и профессіональному образованію въ С.-Петербургѣ. № 9:—Быстровращающіяся машины системы Sisson; передаточный механизмъ для подвижныхъ инструментовъ F. Fromholt'a; усовершенствованіе въ центробѣжномъ регуляторѣ; очеркъ постройки корабля на большомъ русскомъ заводѣ; англійскій турбинный пароходъ *Queen*; значеніе техники въ военномъ дѣлѣ.

Журналъ Министерства Народнаго Просвѣщенія. *Мартъ*:—Корейцы Пріамурскаго края.

Записки Императорскаго Русскаго Техническаго Общества. *Январь*:—Журналы засѣданій отдѣловъ, IV-го — военно-морского, 28-го октября и 11-го ноября, и VII-го—воздухоплавательнаго, 15-го и 28-го октября; А. Р. Шуляченко, какъ сотрудникъ съѣздовъ по матеріаловѣдѣнію и участникъ въ разработкѣ условій пріемки матеріаловъ; дѣятельность А. Р. Шуляченки по изслѣдованію состоянія бетонныхъ сооруженій въ заграничныхъ портахъ; труды А. Р. Шуляченки по изученію дѣйствія морской воды на цементы. *Февраль*: — Журналъ засѣданій II-го — механическаго отдѣла, 12-го ноября и 3-го декабря; III-й Всероссійскій электротехническій съѣздъ въ С.-Петербургѣ; къ десятилѣтію записки И. Р. Т. О. о пересмотрѣ „Положенія 1870 г. о привилегіяхъ“. *Мартъ*: — Журналы засѣданій отдѣловъ: II-го механическаго, 10-го декабря 1903 г. и 7-го и 14-го января 1904 г.; IV-го—военно-морского, 18-го ноября и 9-го декабря 1903 г.; VII-го—воздухоплавательнаго, 17-го ноября и 17-го декабря 1903 г и 17-го января 1904 г.; III-й съѣздъ русскихъ дѣятелей по техническому и профессіональному образованію въ Россіи: значеніе формулы Пуазейля въ гидродинамикѣ (отвѣтъ Н. П. Петрову); аэростатъ „Лебеди“; воздухоплаваніе.

Интендантскій Журналъ. *Мартъ*:—Вещевое довольствіе и вещевое хозяйство иностранныхъ армій въ сравненіи съ нашими (оконч.); о наивыгоднѣйшей эксплоатаціи военныхъ мукомоленъ; бациллъ для истребленія мышей; замѣтки по вещевому довольствію войскъ; походное снабженіе офицера (оконч.); Дальній Востокъ; хроника военныхъ дѣйствій на Дальнемъ Востокѣ.

Медицинскія Прибавленія къ Морскому Сборнику. *Февраль* и *Мартъ*:—Клѣтка, цитобластъ и живое вещество; пищевое продовольствіе нижнихъ чиновъ русскаго и иностранныхъ флотовъ; медицинскій очеркъ морской войны между Японіей и Китаемъ въ 1894—1895 гг.

Море и Его Жизнь. *Февраль*:—Наши матросы; эксплоатація мелкихъ пароходныхъ предпріятій въ Англіи; о нѣкоторыхъ нуждахъ флота по механической части; портъ Хорлы; нефтяная промышленность и нефтяное отопленіе на судахъ военныхъ и торговыхъ; воспоминанія и размышленія; нижегородскій судоходный съѣздъ 8—16-го декабря 1903 г.; очеркъ организаціи Сѣверо-Германскаго Ллойда; морскіе промыслы; къ біографіи адмираловъ; океанъ, введеніе въ общую океанографію проф. Отто Крюммеля; о снабженіи углемъ.

Развѣдчикъ. № 697 (2-го марта): — Портретъ генералъ-адъютанта Петра Семеновича Ванновскаго; предохраненіе ногъ отъ холода; война съ Японіей. № 698:—Наши дѣлишки (5-я дюжина, III и IV); фотографія въ походѣ; война съ Японіей. № 699:—Наши дѣлишки (5-я дюжина, V, VI и VII); война съ Японіей.

Русское Судоходство. *Мартъ*: — По поводу войны съ Японіей; комитетъ по усиленію военнаго флота; балтійскій торговый флотъ въ 1903 г.; о мѣрахъ развитія русскаго торговаго флота; о паспортахъ торговыхъ моряковъ; къ вопросу о производствѣ изысканій для устройства портовъ; по поводу

статьи „исторія улучшенія Азовскаго порта“; временные быстростроящіеся сухіе доки для боевыхъ судовъ русскаго Тихоокеанскаго флота; изслѣдованіе судостроенія на Бѣломъ морѣ; матеріалы по статистическому изслѣдованію Мурмана.

Электричество. № 4:—Объ устраненіи вліянія показателя мощности (cos φ) на работу паровыхъ машинъ на электрическихъ станціяхъ примѣненіемъ особыхъ альтернаторовъ для нерабочаго тока; третій Всероссійскій электротехническій съѣздъ въ С.-Петербургѣ, обзоръ докладовъ (прод.).

ОБЪЯВЛЕНІЕ.

Половина чистаго дохода съ изданія поступитъ въ пользу **Краснаго Креста** и на усиленіе **русскаго флота.**

ОТКРЫТА ПОДПИСКА

на **первое въ Россіи** полное собраніе сочиненій извѣстнаго французскаго писателя

КСАВЬЕ де-МОНТЕПЕНА.

Каждый томъ будетъ большого формата и будетъ содержать въ себѣ не менѣе 320 стр. Всѣхъ томовъ будетъ 15. Первый томъ выйдетъ **15-го апрѣля**.

Въ составъ полнаго собранія сочиненій между прочимъ войдутъ слѣдующіе романы:

Парижскія трущобы, Кровавое дѣло, Проклятая любовь, Оправданный убійца, Ночная драма, Кровавая рука, Адская женщина, Таинственная маска, Двоеженецъ, Дочь убійцы, Драма въ Розовомъ домѣ, Фіакръ № 13, Каторжникъ, Исторія людоѣда, Искатель приключеній, Бракъ и преступленіе, Передъ судомъ, Дворецъ правосудія, Дѣти ада, Красная колдунья, Маріонетки супруги Сатаны, Изъ-за блондинки, Дитя несчастья, Докторъ умалишенныхъ женщинъ, Графиня де-Нансей, Дѣти ада, Преступленіе въ отелѣ, стоящіе въ отдѣльной продажѣ **50** рублей.

Подписная цѣна безъ доставки и пересылки **10** руб., съ доставкой и пересылкой **15** руб. Допускается разсрочка: при подпискѣ **3** рубля, а затѣмъ каждый вышедшій томъ будетъ высылаться наложеннымъ платежемъ на сумму **1** р. **10** к. до пополненія всей суммы.

Подписныя деньги адресовать: Спб., Гороховая, 53.

Книгоиздательство В. П. Гайдебурова.

МОРСКОЙ

СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ ПОДЪ НАБЛЮДЕНІЕМЪ

ГЛАВНАГО МОРСКОГО ШТАБА.

Редакторъ — полковникъ П. Вербицкій.

Томъ CCCXIII

№ 5.

М А Й.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Морского Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ.
1904.

РГБ. ЭКЗ. № 1

Печатано по распоряженію Главнаго Морского Штаба.

С.-Петербургъ, 30-го апрѣля 1904 г.

Оглавленіе

№ 5 „Морского Сборника“ 1904 года.

ОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

Высочайшіе приказы по Морскому вѣдомству 1
Высочайшія награды 11
Пожалованіе иностранныхъ орденовъ. 23
Приказы Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, по Морскому вѣдомству 25
Приказы по Морскому вѣдомству 32
Приказы Управляющаго Морскимъ Министерствомъ . . . 34
Циркуляры Главнаго Морского Штаба 37
Циркуляры Главнаго Управленія Кораблестроенія и Снабженій 53
Списокъ нижнихъ чиновъ флота, погибшихъ во время военныхъ дѣйствій 55
Пенсіи и отчеты эмеритальной кассы. 56

НЕОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

Защита Севастополя «съ воды» во время осады его союзными войсками въ 1854 –55 годахъ. Капитанъ 2-го ранга **Парфеновъ** 1
Кое-что о воспитаніи личнаго состава къ бою. Лейтенантъ **А.** фонъ **Шульцъ** 35
Еще по поводу боевой организаціи новаго корабля. Лейтенантъ А. фонъ **Шульцъ** 45
Погрузка угля въ морѣ. Перевелъ **Г. Ш.** 53
Миноносцы или подводныя лодки? Лейтенантъ **Г.** фонъ **Шульцъ** 59
Англійскія морскія смѣты на 1904—1905 годъ. Перевелъ **А. де-Л.** 71
Морское воздухоплаваніе во Франціи. Лейтенантъ **М. Н. Большевъ.** 93
Опредѣленіе границъ минныхъ заграждeній. Н. Родзевичъ. 119
Лабораторія для испытанія матеріаловъ въ Спеціи. Корабельный инженеръ **А. Титовъ** 139
Хроника военно-морскихъ дѣйствій на Дальнемъ Востокѣ. В. Головачовъ 153
Психологическіе факторы морскихъ побѣдъ. Перевелъ **В. П.** 185

РЕГ. ЭКЗ. № 1

МОРСКАЯ ХРОНИКА.

Военное судостроеніе за границею и иностранные флоты: *Спускъ англійскаго развѣдочнаго судна Sentinel (1); продажа одиннадцати старыхъ судовъ англійскаго флота (3); спускъ германскаго палубнаго крейсера Meteor (4); испытаніе германскаго палубнаго крейсера Hamburg (5); заказъ для германскаго флота эскадренныхъ миноносцевъ 120 S — 125 S (5); спускъ австро-венгерскихъ мониторовъ M и N (5); постройка двухъ миноносцевъ для голландскаго флота (6); спускъ португальской канонерской лодки Tote (6); заказъ въ Италіи семи миноносцевъ для турецкаго флота (6); ростъ сѣверо-американскаго флота (7); эскадренные броненосцы, заказанные въ Англіи для Японіи (8); таблицы доходовъ, расходовъ на военный флотъ, состоянія торговаго флота и оборотовъ по морской торговли главныхъ государствъ (10); число подводныхъ лодокъ въ разныхъ флотахъ (10).* **Несчастные случаи на судахъ**: *Поднятіе затонувшей англійской подводной лодки A1 (11); взрывъ при стрѣльбѣ изъ орудій на сѣверо-американскомъ эскадренномъ броненосцѣ Missouri (12).* **Минное дѣло**: *Недавній минный опытъ съ англійскимъ броненосцемъ Belleisle (13).*

* * *

БИБЛІОГРАФІЯ.

Келлеръ, К. Жизнь моря. Переводъ съ нѣмецкаго П. Шмидта. Изданіе 2-е. С.-Петербургъ. 1904. **Ю. Ш.** 1

Бородовскій, Л. И. Карта Дальняго Востока. С.-Петербургъ. 1904. **Ю. Ш.** 1

Bernard, Ch. La conquete du pole. Paris. 1903. **Ю. Ш.** 3

Isforholdene i de arktiske Have, 1903.—The state of ice in the arctic seas, 1903. Kjöbenhavn. 1904. **Ю. Ш.** 5

Новыя книги. 9

Указатель статей морского и техническаго содержанія въ русскихъ и иностранныхъ повременныхъ изданіяхъ 18

ОБЪЯВЛЕНІЕ

ОБЪ ИЗДАНІИ ЖУРНАЛА

„МОРСКОЙ СБОРНИКЪ“

ВЪ 1904 ГОДУ.

Программа журнала «Морской Сборникъ» въ 1904 году остается прежняя.

Въ офиціальномъ отдѣлѣ будутъ помѣщаться всѣ постановленія и распоряженія правительства, относящіяся до личнаго состава, администраціи и судовъ флота, и всѣ офиціальныя свѣдѣнія, которыя будутъ признаны полезными для сообщенія.

Въ неофиціальномъ отдѣлѣ помѣщаются статьи, непосредственно относящіяся къ различнымъ спеціальностямъ морского дѣла, развивающія какъ теоретическую, такъ и практическую стороны морскихъ знаній.

Въ этомъ же отдѣлѣ, подъ рубрикой «морская хроника», помѣщаются современныя свѣдѣнія о всемъ, что дѣлается по морской части за границею.

«Морской Сборникъ» въ 1904 году будетъ выходить ежемѣсячно, книжками до 18—20 листовъ каждая.

Редакція «Морского Сборника» помѣщается въ зданіи Главнаго Адмиралтейства.

Подписка на полученіе «Морского Сборника» въ 1904 г. принимается въ слѣдующихъ мѣстахъ:—

Въ С.-Петербургѣ—въ редакціи журнала.

Въ Кронштадтѣ—въ конторѣ «Кронштадтскаго Вѣстника».

Въ Севастополѣ, Николаевѣ и Владивостокѣ—при конторахъ этихъ портовъ.

Стоимость годового изданія въ 1904 году.

	Безъ доставки и пересылки.	Съ доставкою въ Россіи.	пересылкою за границу.
Лицамъ Морского вѣдомства .	4 рубля.	5 рублей	6 р. 50 к.
Прочимъ подписчикамъ . . .	5 —	6 —	8 —
Каждая книжка отдѣльно . .	50 коп.	60 коп.	75 коп.

ОБЪЯВЛЕНІЕ.

ЕЖЕМѢСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛЪ

МЕДИЦИНСКІЯ ПРИБАВЛЕНІЯ

КЪ

МОРСКОМУ СБОРНИКУ

будетъ выходить и въ 1904 году книжками отъ 4 до 5 листовъ.

Журналъ посвященъ по преимуществу разработкѣ вопросовъ, имѣющихъ отношеніе къ санитарному состоянію флота.

Достаточно отведено также мѣста и вопросамъ общей и практической медицины.

Подписка принимается въ С.-Петербургѣ, въ Главномъ Адмиралтействѣ, въ Управленіи Главнаго Медицинскаго Инспектора Флота.

ЦѢНА ЗА ГОДОВОЕ ИЗДАНІЕ **4** РУБ. СЪ ПЕРЕСЫЛКОЮ.

О всякой книгѣ, присланной въ редакцію, дѣлается безплатное объявленіе въ слѣдующемъ № журнала.

Завѣдующій редакціей **М. О. Перфильевъ.**

ОБЪЯВЛЕНІЕ.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА НА 1904 ГОДЪ

НА МОРСКУЮ И ГОРОДСКУЮ ГАЗЕТУ

„КРОНШТАДТСКІЙ ВѢСТНИКЪ“

(годъ изданія сорокъ третій).

ГАЗЕТА ВЫХОДИТЪ ТРИ РАЗА ВЪ НЕДѢЛЮ

(Воскресенье, Среда и Пятница).

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА:

Городскимъ съ доставкой:

На 1 годъ . 6 р. — к. На $^1/_2$ года. 3 р. 25 к.
» 3 мѣс. . 1 » 80 » » 1 мѣс. — » 60 »

Городскимъ безъ доставки:

На 1 годъ . 5 р. 50 к. На $^1/_2$ года. 3 р. — к.
» 3 мѣс. . 1 » 50 » » 1 мѣс. — » 50 »

Съ пересылкой иногороднымъ:

На 1 годъ . 7 р. 50 к. На $^1/_2$ года. 4 р. — к.
» 3 мѣс. . 2 » 25 » » 1 мѣс. — » 85 »

За границу на годъ 11 руб., на полгода—6 руб. и на 3 мѣсяца—3 руб.

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ:

Въ КРОНШТАДТѢ: въ конторѣ редакціи.

Въ С.-ПЕТЕРБУРГѢ: въ конторѣ Метцль и К⁰ (Большая Морская, д. 11), въ книжномъ магазинѣ Вольфа (Гостиный дворъ, № 18), въ книжныхъ магазинахъ: Стасюлевича, «Новое Время», Риккера, Березовскаго, Мартынова; и въ Севастополѣ—въ книжномъ магазинѣ Протопоповой.

Вступивъ въ 43-й годъ своего существованія, морская и городская газета «КРОНШТАДТСКІЙ ВѢСТНИКЪ» будетъ, попрежнему, прежде всего служить морскому дѣлу, которому она посвятила свое изданіе, не забывая въ то же время интересовъ и нуждъ Кронштадта—какъ города, военнаго и коммерческаго порта и крѣпости.

Въ газетѣ сотрудничаютъ спеціалисты по всѣмъ отраслямъ морского дѣла.

Въ теченіе года въ газетѣ помѣщаются отчеты о засѣданіяхъ общества морскихъ инженеровъ и множество разныхъ статей научно-техническаго содержанія.

Редакторъ-издатель **Ф. Тимофѣевскій.**

ОБЪЯВЛЕНІЕ.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА

НА 1904 ГОДЪ

на издающуюся въ Кронштадтѣ ежедневную морскую, общественную и литературную газету

9-й годъ изданія. **„КОТЛИНЪ“.** **9-й годъ изданія.**

посвященную ознакомленію русскаго народа съ великимъ значеніемъ флота и мореходства, распространенію правильныхъ морскихъ свѣдѣній и развитію въ обществѣ интереса и любви къ отечественному флоту и морскому дѣлу.

Газета «КОТЛИНЪ» изо дня въ день слѣдитъ за развитіемъ морского дѣла, за ростомъ русскаго флота, за техникой строенія кораблей и машинъ, за развитіемъ въ немъ примѣненія электричества, а также и за дѣятельностью заводовъ, верфей и другихъ предпріятій, связанныхъ съ флотомъ; освѣщаетъ интересы торговаго судоходства по морямъ и рѣкамъ, оцѣнивая ихъ нужды и содѣйствуя разрѣшенію назрѣвшихъ вопросовъ. «КОТЛИНЪ» слѣдитъ за высокогуманнымъ дѣломъ спасанія на водахъ. Въ то же время газета отводитъ должное мѣсто и общественнымъ интересамъ Россіи и съ полнымъ вниманіемъ отмѣчаетъ жизнь и нужды Кронштадта, какъ города, и его ближайшихъ окрестностей: Петербургскаго и Петергофскаго уѣздовъ, Ораніенбаума, Петергофа и Сестрорѣцка.

Въ газетѣ сотрудничаютъ извѣстные ученые и спеціалисты по всѣмъ отраслямъ морского дѣла и техники. Въ теченіе года помѣщаются до 600 разныхъ статей научно-техническаго содержанія и отчеты о всѣхъ засѣданіяхъ Кронштадтскаго отдѣленія Императорскаго Русскаго Техническаго общества.

Кромѣ сообщеній отъ спеціальныхъ корреспондентовъ, «Котлинъ» имѣетъ корреспонденціи изъ всѣхъ приморскихъ городовъ Россіи, изъ портовъ Тихаго океана, изъ Средиземнаго моря и Греціи и изъ нѣкоторыхъ столичныхъ и промышленныхъ городовъ Западной Европы и Америки.

Газета вполнѣ освѣдомлена о дѣятельности и служеніи многочтимаго протоіерея о. Іоанна Ильича Сергіева (Кронштадтскаго), который лично сотрудничаетъ въ «Котлинѣ» помѣщеніемъ въ немъ своихъ проповѣдей и поученій, произносимыхъ какъ въ Андреевскомъ соборѣ, такъ и во время поѣздокъ по Россіи.

Вступая въ девятый годъ изданія, редакція такъ же, какъ и раньше, полагается на общественное сочувствіе и надѣется попрежнему служить своему дѣлу, стараясь развивать программу шире и лучше, по возможности дополняя ее отдѣльными приложеніями и рисунками.

Съ 28-го ноября 1899 г. «Котлинъ» печатается въ собственной большой типографіи, исполняющей и частныя работы.

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА:

	Съ пересылк. иногородн.	За границу.
На 1 годъ . . .	7 р. 50 к.	12 р. — к.
На $^1/_2$ года . . .	4 » — »	6 » 50 »
На 3 мѣсяца . .	2 » 25 »	4 » — »
На 1 мѣсяцъ . .	— » 85 »	2 » — »

Разсрочка допускается на слѣдующихъ условіяхъ:

	Иногородн. съ пересылк.
При подпискѣ	3 р. — к.
Мартъ	2 » 50 »
Іюнь	2 » — »

Объявленія принимаются съ платой по 20 к. за строчку петита на первой страницѣ и по 10 к. на четвертой, техническимъ и книгоиздательскимъ фирмамъ скидка по условію.

Подписка принимается *въ Кронштадтѣ*: въ конторѣ газеты (Господская ул., д. Кредитнаго Общества); *въ С.-Петербургѣ*: въ конторѣ объявленій «Метцль и К°» (Б. Морская, № 11) и во всѣхъ извѣстныхъ магазинахъ. *Въ Москвѣ*: въ конторѣ «Метцль и К°».

Редакторъ-издатель, полковникъ **Е. П. Тверитиновъ**.

ОБЪЯВЛЕНІЕ.

Открыта подписка на 1904 годъ

НА

ежемѣсячный научно-литературный журналъ съ приложеніями

„МОРЕ и ЕГО ЖИЗНЬ".

ГОДЪ ИЗДАНІЯ ТРЕТІЙ.

Журналъ имѣетъ цѣлью всестороннее ознакомленіе читателей съ моремъ, жизнью въ немъ и на немъ и разработку различныхъ вопросовъ, касающихся нуждъ мореплаванія во всѣхъ его видахъ. Разсказы, стихотворенія, фикціи и воспоминанія изъ морского быта и промысловъ. Статьи спеціальныя о торговыхъ портахъ и водныхъ сообщеніяхъ.

Подписная цѣна за годъ: внутри Имперіи 12 рублей, за границу 15 рублей съ доставкою и пересылкою. Допускается разсрочка.

Подписка принимается у редактора-издателя журнала: С.-Петербургъ, 4 линія, 17 и черезъ посредство книжныхъ магазиновъ.

Редакторъ-издатель,

капитанъ 2-го ранга **Н. Н. Беклемишевъ**.

ОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

ВЫСОЧАЙШІЕ ПРИКАЗЫ

ПО МОРСКОМУ ВѢДОМСТВУ.

О ЧИНАХЪ ВОЕННЫХЪ.

№ 532. С.-Петербургъ, 15-го марта 1904 г.

ПРОИЗВОДИТСЯ: состоящій въ запасѣ флота штурманъ дальняго плаванія Александръ **Татаренковъ**—въ прапорщики запаса флота по морской части.

НАЗНАЧАЮТСЯ: генералъ-маіоръ по адмиралтейству **Хвостовъ** — директоромъ Инвалиднаго Императора Павла I дома; лейтенантъ **Пастуховъ**—исправляющимъ должность старшаго дѣлопроизводителя Морского Техническаго Комитета, вмѣсто капитана 2-го ранга **Петрова 8-го**, и инженеръ-подполковникъ **Тимощукъ**—исправляющимъ должность главнаго инженеръ-строителя С.-Петербургскаго порта.

ОПРЕДѢЛЯЕТСЯ *въ службу*: состоящій въ запасѣ флота лейтенантъ Семенъ **Нѣжмаковъ.**

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ объявляетъ Высочайшую благодарность—члену Адмиралтействъ-Совѣта, вице-адмиралу **Дикову** и Монаршее благоволеніе—корпуса флотскихъ штурмановъ полковнику **Семенову** и капитану **Мацкевичу**, за полезные труды по исполненію особо возложеннаго на нихъ порученія.

Исключаются изъ списковъ: **УМЕРШІЙ** — директоръ инвалиднаго Императора Павла I Дома, генералъ-маіоръ по адмиралтейству

Меньшиковъ, и **погибшіе** на миноносцѣ «Стерегущій» во время боя 26-го февраля сего года — лейтенанты: командиръ миноносца **Сергѣевъ 2-й** и **Головизнинъ 2-й** и мичманъ **Кудревичъ**.

№ 533. С.-Петербургъ, 22-го марта 1904 года.

ПРОИЗВОДИТСЯ: капитанъ по адмиралтейству **Спасовъ**—въ подполковники, *съ увольненіемъ, по болѣзни, отъ службы*, съ мундиромъ и пенсіею по положенію.

НАЗНАЧАЮТСЯ: капитанъ 2-го ранга **Васильковскій** — командиромъ миннаго крейсера «Абрекъ», вмѣсто капитана 2-го ранга **Хомутова**, отчисляемаго на основаніи ст. 137, кн. VIII Св. М. П., изд. 1898 г., и капитанъ **Киселевъ** — слѣдователемъ Кронштадтскаго военно-морского суда.

ЗАЧИСЛЯЮТСЯ: лейтенанты: редакторъ картъ Главнаго Гидрографическаго Управленія—**Лосевъ 1-й**, и исправляющій должность старшаго дѣлопроизводителя Главнаго Морского Штаба — **Головкинъ**—оба—по адмиралтейству, штабсъ-капитанами, съ производствомъ въ капитаны, со старшинствомъ съ 1-го января 1898 года и съ оставленіемъ въ должностяхъ.

ОПРЕДѢЛЯЕТСЯ *въ службу*: отставной мичманъ Георгій **Греве**.

№ 534. С.-Петербургъ, 28-го марта 1904 года.

ПРОИЗВОДЯТСЯ *за отличіе по службѣ*: въ полные генералы: состоящіе по адмиралтейству: членъ Адмиралтействъ-Совѣта, генералъ-лейтенантъ **Колокольцовъ**, съ оставленіемъ въ должности; въ генералъ-лейтенанты: генералъ-маіоры: состоящій при Его Императорскомъ Высочествѣ Великомъ Князѣ Алексѣѣ Александровичѣ—**Недѣлькович**ъ, съ оставленіемъ при Его Высочествѣ; предсѣдатель Севастопольскаго военно-морского суда—**Андреевъ**, и начальникъ отдѣла Заготовленій Главнаго Управленія Кораблестроенія и Снабженій—**Мальцевъ**—оба съ оставленіемъ въ занимаемыхъ должностяхъ; *за отличіе въ дѣлахъ противъ непріятеля*, въ контръ-адмиралы: капитаны 1-го ранга: командиръ эскадреннаго броненосца «Цесаревичъ»—**Григорович**ъ, съ назначеніемъ командиромъ порта Артуръ, вмѣсто контръ-адмирала **Греве**, и командиръ Квантунскаго флотскаго экипажа и завѣдывающій первымъ

отрядомъ миноносцевъ и ихъ командами этого экипажа — **Матусевичъ 1-й**; *за отличіе по службѣ*, въ генералъ-маіоры: исправляющій должность помощника главнаго инспектора кораблестроенія, полковникъ по адмиралтейству **Левицкій**, съ утвержденіемъ въ должности; *по линіи*, въ капитаны 1-го ранга: капитаны 2-го ранга: **Кѣвнарскій, Поповъ 1-й** и **Зборовскій**; въ капитаны 2-го ранга, *по линіи:* лейтенанты: **Блохинъ, Баль 4-й, Трегубовъ, Дмитріевъ 2-й, Колюбакинъ 1-й**; начальникъ приморскаго торговаго порта въ Баку, состоящій по флоту—**Михайловъ 1-й**, съ оставленіемъ въ настоящей должности и по флоту; **Вальрондъ 1-й, Пастуховъ, Сарычевъ 2-й, Рычаговъ, Щиголевъ, Говорливый, Корнильевъ, Протопоповъ 2-й, Дядинъ, Шельтинга, Тырковъ 1-й**; младшій помощникъ начальника С.-Петербургскаго приморскаго торговаго порта, состоящій по флоту—**Свѣшниковъ**, съ оставленіемъ въ должности и по флоту; **Глотовъ, Криницкій, Петровъ 7-й, Юрасовскій, Яворскій, Дрешеръ, Травлинскій, Трентовіусъ, Лазаревъ, Сенявинъ, Сергѣевъ 3-й, Васильевъ 4-й, Нехаевъ, Скворцовъ, Брюммеръ, Небольсинъ 2-й, Берлинскій 2-й, Похвисневъ, Гиляровскій, Дуркинъ, Бахметевъ**; морской агентъ въ Германіи — князь **Долгоруковъ 1-й**, съ оставленіемъ въ должности; **Егоровъ 2-й, Магаринскій, Лятошинскій, Паттонъ-Фантонъ-де-Веррайонъ, Пекарскій**; помощникъ начальника приморскаго торговаго порта въ г. Ялтѣ, состоящій по флоту—**Степановъ 6-й**, съ оставленіемъ въ должности и по флоту; **Ломенъ, Ивановъ 8-й, Ратьковъ 1-й, Зеленецкій, Колюбакинъ 2-й, Шеміотъ-Гидзгайло, Винтеръ, Посоховъ, Поликарповъ, Ворожейкинъ**, и *за отличіе по службѣ:* **Семеновъ**; въ лейтенанты, *по линіи*: мичманы: **Прохоровъ 2-й, Остелецкій 3-й, Зельгеймъ, Тиленъ, Ломанъ 3-й, Мюнстеръ**, князь **Путятинъ 2-й, Вилькенъ 1-й, Андреевъ 4-й, Акимовъ 4-й, Поярковъ, Дурново 3-й, Римскій-Корсаковъ 4-й, Заозерскій, Бурнашевъ, Кутейниковъ, Пржибытекъ, Гавришенко, Проффенъ, Мазировъ, Мисниковъ, Шернкрейцъ, Анцовъ, Толбугинъ, Пышновъ 2-й, Кованько, Клочковскій, Подъяпольскій 5-й, Ивановъ 16-й, Немитцъ** и **Евдокимовъ**; корпуса морской артиллеріи: въ полковники: подполковники: **Савицкій** и **Филатовъ**; въ подполковники: капитаны: **Бочаровъ 2-й, Григорьевъ 2-й, Барминъ** и **Бобровъ**; въ капитаны: состоящій по корпусу, штабсъ-капитанъ, исправляющій должность младшаго инспектора управленія внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ, **Рябовъ**, со старшинствомъ съ 14-го

мая 1902 года, съ зачисленіемъ по адмиралтейству и съ оставленіемъ въ должности; корпуса флотскихъ штурмановъ: въ полковники: подполковникъ **Золотухинъ**; въ подполковники: капитаны: **Самсоновъ, Феодотьевъ 2-й, Лемяковъ** и **Сергѣевъ**; въ полковники: исправляющій должность главнаго инженеръ-строителя С.-Петербургскаго порта, пнженеръ-подполковникъ **Тимощукъ**, съ утвержденіемъ въ должности; состоящіе по адмиралтейству: въ полковники: *по линіи*: подполковники: **Абаза 2-й**; младшій помощникъ капитана надъ Кронштадтскимъ портомъ—**Винкъ**, съ оставленіемъ въ должнбсти; *за отличіе по службѣ*: **Ломановъ**; младшій помощникъ командира С.-Петербургскаго порта — **Коландсъ 2-й**, съ оставленіемъ въ должности, и судья Кронштадтскаго военно-морского суда — **Александровъ 1-й**, съ оставленіемъ въ настоящей должности и съ утвержденіемъ въ должности предсѣдателя портоваго призового суда во Владивостокѣ; въ подполковники: *по линіи*: капитаны: **Бодягинъ, Остоя**, фонъ **Минихъ, Янушевскій** и **Поповъ 2-й**; *за отличіе по службѣ*: слѣдователь Кронштадтскаго военно-морского суда—**Маневскій**, съ оставленіемъ въ должности; **Лосевъ 1-й, Головкинъ, Коргуевъ, Есауловъ** и **Богдановъ 2-й**; въ капитаны: *по линіи*: штабсъ-капитанъ **Карповъ**; въ штабсъ-капитаны: поручики: **Цвѣтковъ, Бутенко, Сказинъ, Армфельтъ, Стычинскій, Нелидовъ** и **Плотниковъ**; въ поручики: подпоручикъ **Мячинъ**.

зачисляются: на окладъ содержанія, опредѣленный ст. 4, кн. XIII Св. М. П., изд. 1898 года: лейтенанты: **Скороходовъ, Поповъ 2-й, Селезневъ** и **Рыбалтовскій**, съ 1-го января сего года, и **Сенявскій**; по адмиралтейству: младшій помощникъ капитана надъ Севастопольскимъ портомъ, капитанъ 2-го ранга **Лебединцевъ**—подполковникомъ, съ производствомъ, *по линіи*, въ полковники и съ оставленіемъ въ должности.

назначается: капитанъ 2-го ранга **Васильевъ 2-й**—командующимъ эскадреннымъ броненосцемъ «Цесаревичъ».

переводится: мичманъ **Волковъ 4-й**—въ гвардейскій экипажъ.

Лейтенанту **Кумани** отдается старшинство въ настоящемъ чинѣ съ 4-го мая 1892 года.

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ объявляетъ Монаршее благоволеніе инспектору строительныхъ работъ во Владивостокскомъ портѣ, инженеръ-полковнику **Ставицкому**, *за отлично-усердную и ревностную службу.*

Отставной капитанъ 1-го ранга Александръ **де-Ливронъ** Всемилостивѣйше награждается чиномъ генералъ-маіора, съ оставленіемъ въ отставкѣ.

Отставленнаго отъ службы поручика по адмиралтейству Владиміра **Изенберга** Всемилостивѣйше повелѣно считать *уволеннымъ отъ службы*.

№ 535. С.-Петербургъ, 1-го апрѣля 1904 года.

Главный командиръ Черноморскаго флота и портовъ Чернаго моря, вице-адмиралъ **Скрыдловъ** назначается командующимъ флотомъ въ Тихомъ океанѣ.

№ 536. С.-Петербургъ, 5-го апрѣля 1904 года.

опредѣляются *въ службу*: состоящіе въ запасѣ флота: лейтенанты: Сергѣй **Миллеръ**, Владиміръ **Исаковъ**, Леонидъ **Компаніонъ**, князь Владиміръ **Кекуатовъ**, Алексѣй **Константиновъ**, Георгій **Завойко**, Ипполитъ **Задонскій** и баронъ Левъ фонъ-деръ **Остенъ-Сакенъ;** мичманы: князь Сергѣй **Горчаковъ**, Михаилъ **Буковскій**, Александръ **Юрьевичъ** и баронъ Павелъ **Унгернъ-Штернбергъ**; штабсъ-капитанъ по адмиралтейству Антонъ **Еланскій**; подпоручикъ запаса флота Левъ **Гельфрейхъ** — первый съ 22-го февраля, а послѣдніе съ 30-го марта сего года; прапорщики запаса флота: по морской части—Владиславъ **Наркевичъ-Іодко** и Николай **Асташевскій**, съ 6-го марта сего года, и по механической части—Павелъ **Персіяновъ** и Іоганнъ **Фрей**, съ 30-го марта сего года.

Исключаются изъ списковъ: **погибшіе** въ бояхъ подъ Портъ-Артуромъ: командующій флотомъ въ Тихомъ океанѣ, вице-адмиралъ **Макаровъ**; начальникъ штаба командующаго флотомъ въ Тихомъ океанѣ, контръ-адмиралъ **Моласъ**; капитаны 2-го ранга: **Васильевъ 2-й**; командиръ мореходной канонерской лодки «Манджуръ»—**Кроунъ**, **Мякишевъ**, фонъ **Шульцъ 2-й** и **Юрасовскій**; лейтенанты: гвардейскаго экипажа **Лодыгинъ**, **Дукельскій**, **Кнорринга 1-й**, адъютантъ Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Кирилла Владиміровича, гвардейскаго экипажа—фонъ **Кубе**, **Малѣевъ** и **Вульфъ**; мичманы: **Акимовъ 5-й**, Борисъ **Шишко**,

Бодиско, **Акинфіевъ**, Павелъ **Бурачекъ**, баронъ фонъ **Клебекъ**, Левъ **Шмидтъ**, **Окуневъ** и **Лепешкинъ** и корпуса флотскихъ штурмановъ, подполковникъ **Коробицынъ**.

№ 537. С.-Петербургъ, 12-го апрѣля 1904 года.

НАЗНАЧАЕТСЯ: капитанъ 1-го ранга **Эбергардтъ**—командиромъ эскадреннаго броненосца «Цесаревичъ».

ОПРЕДѢЛЯЮТСЯ *въ службу*: отставной капитанъ 2-го ранга Петръ **Панютинъ**, прежнимъ чиномъ лейтенанта; состоящіе въ запасѣ флота: лейтенанты: Владиміръ **Родзянко**, Сергѣй **Михайловъ-Рославлевъ**, князь Михаилъ **Долгоруковъ**, Николай **Ржевусскій**, Сергѣй **Яновичъ**, Георгій **Рклицкій**, Михаилъ **Зузинъ**, Адольфъ **Массальскій**, Сергѣй **Горсткинъ**, Михаилъ **Пещуровъ**, Михаилъ **Дунинъ-Барковскій**, Петръ **Верховскій**, Василій **Михайловъ**, Николай **Выходцевскій**, Алексѣй **Боярскій**, Сергѣй **Мясоѣдовъ-Ивановъ**, Константинъ **Черепановъ**, Владиміръ **Романовъ**, князь Сергѣй **Мещерскій**, Яльмаръ фонъ **Бонсдорфъ**, Николай **Боголюбовъ**, Петръ **Лѣсковъ**, Валеріанъ **Загуляевъ**, Петръ **Муравьевъ**, Павелъ **Колокольцовъ**, князь Андрей **Голицынъ** и Владиміръ **Случевскій**; мичманы: Эдгаръ-Алексѣй-Робертъ фонъ **Валь**, Иванъ **Пленъ**, князь Сергѣй **Урусовъ**, Веніаминъ **Корякинъ**, Александръ **Рассовскій**, Владиміръ **Демчинскій**, Романъ фонъ **Липгардтъ**, Василій **Красовскій**, Семенъ **Унковскій** и Иванъ **Зарудный**; по адмиралтейству: штабсъ-капитанъ Александръ **Павловъ**; поручикъ Александръ **Зарубинъ**; подпоручики: Алексѣй **Степановъ**, Михаилъ **Николаевъ**, Владиміръ **Бѣловъ**; Павелъ **Николаевъ**, Яковъ **Подгорный**, Павелъ **Фроловъ** и Алексѣй **Пантелѣевъ** (онъ же **Строгановъ**); прапорщики: по морской части: Артемій **Понтиковъ**, Александръ **Рытовъ**, Теодоръ-Максъ-Владиміръ **Гармсъ**, Илія **Хаджи-Паніотовъ**, Августъ **Крейшманъ**, Бруно **Гюнтеръ**, Павелъ **Петраки**, Григорій **Шинкаренко** (онъ же **Павловъ**), Тихонъ **Березовскій**, Иванъ **Сорокинъ**, Варфоломей **Мурашевъ-Петровъ**, Юганъ **Мей** и Микель **Силе**; по механической части—Николай **Разумовскій**—послѣдніе шестьдесятъ—съ 30-го марта сего года.

УВОЛЬНЯЕТСЯ *отъ службы*: капитанъ 2-го ранга **Шрамченко 1-й**, *по болѣзни*, капитаномъ 1-го ранга, съ мундиромъ и пенсіею по положенію.

О ЧИНАХЪ ГРАЖДАНСКИХЪ.

№ 491. С.-Петербургъ, 15-го марта 1904 года.

ПРОИЗВОДИТСЯ: младшій врачъ Сибирскаго флотскаго экипажа, коллежскій асессоръ **Русановъ**, *за выслугу лѣтъ*, въ надворные совѣтники, со старшинствомъ съ 18-го декабря 1903 года.

ЗАЧИСЛЯЮТСЯ: корпуса корабельныхъ инженеровъ младшіе помощники судостроителя: **Змачинскій** и **Трегубовъ** — въ старшіе помощники судостроителей.

ОПРЕДѢЛЯЮТСЯ *въ службу*: состоящій въ запасѣ инженерный кондукторъ 1-го класса Николай **Шиповъ**, съ зачисленіемъ въ корпусъ морской строительной части, младшимъ техникомъ; сынъ статскаго совѣтника Николай **Серебренниковъ**; сынъ коллежскаго асессора Дмитрій **Михайловъ**, и сынъ титулярнаго совѣтника Алексѣй **Виноградовъ**.

Исключается изъ списковъ: **погибшій** на миноносцѣ «Стерегущій» во время боя 26-го февраля сего года, корпуса инженеръ-механиковъ флота младшій инженеръ-механикъ **Анастасовъ**.

№ 492. С.-Петербургъ, 22-го марта 1904 года.

ПРОИЗВОДЯТСЯ, *за выслугу лѣтъ*, со старшинствомъ: въ надворные совѣтники: младшій врачъ медицинской части управленія порта Артуръ, коллежскій асессоръ **Тейле**, съ 18-го декабря 1903 года; въ титулярные совѣтники: младшій чиновникъ Морского Техническаго Комитета, коллежскій секретарь **Полтавскій**, съ 9-го сего марта; въ губернскіе секретари: лабораторный мастеръ VIII класса Кронштадтскаго порта, коллежскій регистраторъ **Кречковъ**, съ 4-го сего марта; въ коллежскіе регистраторы: конторщикъ Кронштадтской портовой конторы **Тараканов**ъ, съ 12-го февраля сего года, и воспитанникъ Морского инженернаго училища Императора Николая I, Евгеній **Лесневскій**, *съ увольненіемъ, по болѣзни, отъ службы*, на основаніи ст. 121, кн. III Св. М. П., изд. 1898 г.

ЗАЧИСЛЯЕТСЯ: корпуса корабельныхъ инженеровъ младшій помощникъ судостроителя **Василевъ**—въ старшіе помощники судостроителя.

опредѣляются *въ службу:* состоящіе въ запасѣ флота, корпуса инженеръ-механиковъ флота младшіе инженеръ-механики: Федоръ **Стахѣевъ** съ 22-го февраля сего года и князь Григорій **Гагаринъ**; отставной губернскій секретарь Федоръ **Альбрехтъ**; отставной баталеръ Іосифъ **Васьковъ**, и мѣщанинъ Николай **Курзинъ**.

№ 493. С.-Петербургъ, 28-го марта 1904 года.

производятся, *за отличіе по службѣ*, въ дѣйствительные статскіе совѣтники: статскіе совѣтники: старшій дѣлопроизводитель VI класса Главнаго Морского Штаба—**Тавастъ**; главный бухгалтеръ С.-Петербургской портовой конторы—**Элисонъ**, и начальникъ научно-технической лабораторіи Морского вѣдомства—**Чельцовъ**; въ статскіе совѣтники: коллежскіе совѣтники, младшіе дѣлопроизводители VII класса: отдѣленія по дѣламъ эмеритальной кассы Морского вѣдомства — **Ерыгинъ**, и Главнаго Морского Штаба — **Сипягинъ**; въ надворные совѣтники: старшій дѣлопроизводитель VI класса Главнаго Управленія Кораблестроенія и Снабженій, коллежскій асессоръ **Эксархопуло**; въ коллежскіе регистраторы: исправляющій должность дѣлопроизводителя VIII класса морского штаба Намѣстника Его Императорскаго Величества на Дальнемъ Востокѣ **Деденко**; исправляющій должность казначея Адмиралтейскихъ ижорскихъ заводовъ **Анисимовъ**; счетный чиновникъ Главнаго Управленія Кораблестроенія и Снабженій **Краснопѣвцевъ**, и исправляющій должность мастера механической мастерской Револьскаго порта **Кескюль**.

зачисляются: въ старшіе судостроители: состоящій по корпусу корабельныхъ инженеровъ, младшій судостроитель **Аверинъ**, съ оставленіемъ по корпусу; корпуса инженеръ-механиковъ флота: въ флагманскіе инженеръ-механики: старшій инженеръ-механикъ **Шебашевъ**; въ старшіе инженеръ-механики: помощники старшихъ инженеръ-механиковъ: **Столяровъ 2-й**, **Горюновъ 1-й**, **Бакинъ 1-й**, **Чучугинъ**, **Блиновъ**, **Козьминъ**, **Кеймъ**, **Соколовъ**; въ помощники старшихъ инженеръ-механиковъ: младшіе инженеръ-механики: **Карцевъ**, **Дыбовскій**, **Ивановъ 8-й**, **Витте**, **Ершовъ**, **Никуленко**, **Барановъ** и **Лукинъ**.

№ 494. С.-Петербургъ, 5-го апрѣля 1904 года.

производятся: въ коллежскіе асессоры: комиссаръ Каспійскаго флотскаго экипажа, титулярный совѣтникъ **Дорошко**, *съ увольне-*

нѣмъ, *по болѣзни*, *отъ службы*, съ мундиромъ; *за выслугу лѣтъ*, со старшинствомъ: въ коллежскіе совѣтники: младшій ординаторъ Николаевскаго морского госпиталя и инспекторъ фельдшерской школы при томъ госпиталѣ, надворный совѣтникъ **Засухинъ**, съ 1-го февраля сего года; въ надворные совѣтники: младшій врачъ 29-го флотскаго экипажа, коллежскій асессоръ **Вильвайсъ**, съ 2-го февраля сего года; въ титулярные совѣтники: комиссаръ 7-го флотскаго экипажа, коллежскій секретарь **Никитинъ**, съ 9-го марта сего года; въ коллежскіе секретари: счетный чиновникъ Главнаго Управленія Кораблестроенія и Снабженій, губернскій секретарь **Виноградовъ**, съ 15-го марта сего года; въ губернскіе секретари: коллежскіе регистраторы: младшій чиновникъ Главнаго Морского Штаба — **Михайловъ**, съ 6-го декабря 1901 года; конторщики С.-Петербургской портовой конторы: **Дмитріевъ**, съ 6-го апрѣля 1903 года; **Косыревъ**, съ 26-го мая 1903 года; исправляющіе должности мастеровъ мастерскихъ Кронштадтскаго порта: малярной—**Афонасьевъ**, съ 12-го августа 1902 года, и столярной—**Зотовъ**, съ 3-го февраля 1903 года.

ЗАЧИСЛЯЕТСЯ: корпуса корабельныхъ инженеровъ старшій помощникъ судостроителя **Гавриловъ** — по корпусу, на основаніи пун. 4 ст. 306, кн. VIII Св. М. П., изд. 1898 года.

ОПРЕДѢЛЯЮТСЯ *въ службу*: состоящій въ запасѣ флота, корпуса инженеръ-механиковъ флота младшій инженеръ-механикъ Павелъ **Дмитріевъ**, съ 21-го февраля сего года; отставной канцелярскій служитель Василій **Погодицкій**; сынъ инспектора механической части корпуса инженеръ-механиковъ флота Ѳедоръ **Тюлевъ**, и дворяне: Николай **Малечкинъ** и Альбинъ **Лаковичъ**.

УВОЛЬНЯЕТСЯ *отъ службы*: смотритель Херсонесскаго берегового маяка, титулярный совѣтникъ **Фабрикантовъ**, *по домашнимъ обстоятельствамъ*.

Предоставляются права дѣйствительной государственной службы: вольнонаемнымъ конторщикамъ портовыхъ конторъ: Ревельской—**Мадисону** и С.-Петербургской—**Путреша**.

Исключаются изъ списковъ: **умершіе** — младшій врачъ 32-го флотскаго экипажа, коллежскій асессоръ **Давыдовъ** и конторщикъ управленія порта Артуръ, неимѣющій чина **Верещинскій**; **погибшіе** въ бояхъ подъ Портъ-Артуромъ — корпуса инженеръ-механиковъ флота: помощникъ старшаго инженеръ-механика **Перковскій 2-й** и младшіе инженеръ-механики: **Сейпель** и **Смир-**

*

новъ; старшій врачъ, надворный совѣтникъ **Волковичъ**; лѣкарь **Костромитиновъ** и титулярные совѣтники: комиссаръ **Шмидтъ** и дѣлопроизводитель штаба командующаго флотомъ въ Тихомъ океанѣ **Ладоновъ**.

№ 495. С.-Петербургъ, 12-го апрѣля 1904 года.

производятся: въ статскіе совѣтники: коллежскіе совѣтники: старшій врачъ учебно-артиллерійскаго отряда Балтійскаго флота—**Выслоухъ**, *съ увольненіемъ, по болѣзни, отъ службы*, съ мундиромъ, и старшій дѣлопроизводитель V класса Канцеляріи Морского Министерства—**Суринъ**, *за выслугу лѣтъ*, со старшинствомъ съ 17-го марта сего года; *за выслугу лѣтъ*, со старшинствомъ, въ коллежскіе асессоры: помощникъ управляющаго аптекою Владивостокскаго морского госпиталя, титулярный совѣтникъ **Христіансонъ**, съ 9-го марта сего года; въ титулярные совѣтники: счетный чиновникъ Главнаго Управленія Кораблестроенія и Снабженій, коллежскій секретарь **Михаловскій**, съ 25-го ноября 1902 года; въ коллежскіе секретари: губернскіе секретари: содержатель сухого дока порта Артуръ—**Кондрацкій**, съ 1-го марта сего года; счетный чиновникъ Главнаго Управленія Кораблестроенія и Снабженій — **Степановъ**; мастеръ парусной мастерской С.-Петербургскаго порта — **Зубковъ**; комиссаръ учебно-артиллерійскаго отряда Балтійскаго флота — **Лаппе** — послѣдніе три съ 1-го сего апрѣля; въ губернскіе секретари: коллежскіе регистраторы: смотритель Еникальскаго берегового маяка—**Петровъ**, съ 16-го мая 1901 года, и смотритель Аджигіольскихъ створныхъ маяковъ — **Поповъ**, съ 17-го сентября 1903 года.

зачисляются: исправляющій должность главнаго инженера для новыхъ построекъ техническаго надзора по производству строительныхъ работъ во Владивостокскомъ портѣ, корпуса морской строительной части старшій инженеръ-строитель **Вебель**—въ главные инженеръ-строители, съ утвержденіемъ въ должности, и корпуса инженеръ-механиковъ флота флагманскій инженеръ-механикъ **Пастуховъ**—по корпусу.

переводится: помощникъ контролера контроля привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ, окончившій курсъ въ Императорскомъ С.-Петербургскомъ университетѣ, съ дипломомъ второй степени, Евгеній **Гросманъ**—въ Морское вѣдомство, съ утвержденіемъ въ чинѣ губернскаго секретаря, съ 11-го сего августа 1903 года.

опредѣляются *въ службу*: отставной губернскій секретарь Михаилъ **Монаковъ**; коллежскій регистраторъ Григорій **Ревковъ**; окончившій курсъ наукъ въ Императорской военно-медицинской академіи, со званіемъ лѣкаря, Адамъ **Шишло**; мѣщанинъ Василій **Виноградовъ**; состоящіе въ запасѣ флота, корпуса инженеръ-механиковъ флота: помощники старшихъ инженеръ-механиковъ: Леопольдъ **Шведе**, Иванъ **Ососовъ**, Иванъ **Анучкинъ**, Владиміръ **Астафьевъ**, Константинъ **Тирнштейнъ**, Борисъ **Вернандеръ**, Владиміръ **Вологдинъ** и Михаилъ **Жуковъ**; младшіе инженеръ-механики: Константинъ **Суровцевъ**, Григорій **Аладжевъ**, Іосифъ **Гаршинскій**, Сергѣй **Вернандеръ**, Казиміръ **Вольфъ**, Петръ **Косюра**, Борисъ **Деппъ**, Дмитрій **Бряновъ**, Николай **Лубо**, Иванъ **Твердюковъ**, Дмитрій **Сухаржевскій**, Викторъ **Тихомировъ**, Павелъ **Яворовскій**, Сергѣй **Береновъ**, Генрихъ **Криммеръ**, Николай **Бугриновъ**, Павелъ **Карнѣевъ**, Александръ **Еременко** и Константинъ **Берсонъ**; корпуса морской строительной части младшіе техники: Іосифъ **Нагорскій**, Петръ **Шпеккель** и Авениръ **Павловъ** — всѣ тридцать съ 30-го марта сего года.

увольняются *отъ службы*: чиновникъ особыхъ порученій С.-Петербургской портовой конторы, титулярный совѣтникъ **Воронинъ**, *по домашнимъ обстоятельствамъ*.

Исключаются изъ списковъ: **погибшій** въ бою подъ Портъ-Артуромъ — корпуса инженеръ-механиковъ флота младшій инженеръ-механикъ **Дмитріевъ**, и **умершій** — смотритель канатнаго завода Кронштадтскаго порта, коллежскій асессоръ **Гавриловъ**.

ВЫСОЧАЙШІЯ НАГРАДЫ,

Всемилостивѣйше пожалованы.

Въ 22-й день марта 1904 года.

Чинамъ эскадры Тихаго океана:

За отраженіе минной атаки на рейдъ порта Артуръ 26-го и бой 27-го января: бывшему начальнику эскадры, вицѣ адмиралу **Старку**—*орд. Св. Владиміра 2-й степ. съ мечами*; младшему флаг-

ману эскадры, контръ-адмиралу князю **Ухтомскому** — *орд. Св. Станислава 1-й степ. съ мечами*; капитанамъ 1-го ранга, командирамъ эскадренныхъ броненосцевъ: «Цесаревичъ»—**Григоровичу**; «Побѣда»—**Зацаренному 1-му**, и «Пересвѣтъ»—**Бойсману 1-му**—*мечи къ орд. Св. Владиміра 3-й степ.*; «Петропавловскъ»—**Яковлеву 1-му**—*орд. Св. Владиміра 3-й степ. съ мечами*; *за отличное командованіе крейсерскимъ отрядомъ*: исправляющему должность младшаго флагмана эскадры, капитану 1-го ранга **Рейценштейну**—*мечи къ орд. Св. Владиміра 3-й степ.*

Въ 28-й день марта 1904 года.

Вице-адмираламъ: члену Адмиралтействъ-Совѣта — **Дикову** — *орд. Св. Александра Невскаго*; начальнику Главнаго Гидрографическаго Управленія—**Гильтебрандту**; предсѣдателю Морского Техническаго Комитета—**Дубасову**, и главному командиру Черноморскаго флота и портовъ Чернаго моря—**Скрыдлову** — *орд. Бѣлаго Орла*; главному инспектору миннаго дѣла — **Остелецкому** — *орд. Св. Владиміра 2-й степ.*; контръ-адмираламъ: капитану надъ Кронштадтскимъ портомъ—**Остелецкому**—*орд. Св. Анны 1-й степ.*; младшему флагману командующему сводными отрядомъ флотскихъ экипажей въ С.-Петербургѣ—**Барташевичу** и помощнику начальника Главнаго Морского Штаба—**Виреніусу**—*орд. Св. Станислава 1-й степ.*; состоящимъ по адмиралтейству: генералъ-лейтенантамъ: члену Главнаго Военно-Морского Суда — **Извѣкову** и начальнику Главнаго Управленія Кораблестроенія и Снабженій—**Любимову**—*орд. Св. Владиміра 2-й степ.*; начальнику Обуховскаго сталелитейнаго завода — **Власьеву** — *орд. Св. Анны 1-й степ.*; почетному опекуну С.-Петербургскаго присутствія опекунскаго совѣта учрежденій Императрицы Маріи—**Палтову** — *орд. Св. Владиміра 2-й степ.*; генералъ-маіорамъ: старшему помощнику командира С.-Петербургскаго порта—**Левенгагену**; инспектору классовъ Морского кадетскаго корпуса — **Павлинову**; начальнику Морского инженернаго училища Императора Николая I — **Пороменскому**; старшему помощнику капитана надъ Кронштадтскимъ портомъ—**Ларину**—*орд. Св. Станислава 1-й степ.*; судьѣ временного военно-морского суда Владивостокскаго порта — **Книперу**, и исправляющему должность помощника главнаго инспектора миннаго дѣла, штатному преподавателю Морского кадетскаго корпуса—**Коваль-**

скому—*орд. Св. Владиміра 3-й степ.*; инспекторамъ: кораблестроенія, корпуса корабельныхъ инженеровъ, старшему помощнику главнаго инспектора кораблестроенія — **Гуляеву**, и механической части, корпуса инженеръ-механиковъ флота, помощнику главнаго инспектора той части — **Тюлеву** — *орд. Св. Станислава 1-й степ.*; морской строительной части, старшему помощнику главнаго инспектора той части—**Карлстедту**—*орд. Св. Владиміра 3-й степ.*; тайнымъ совѣтникамъ: завыдывающему дѣлами эмеритальной пенсіонной кассы Морского вѣдомства — **Суліеву** — *орд. Бѣлаго Орла*; главному военно-морскому прокурору — **Виноградову**—*орд. Св. Владиміра 2-й степ.*; дѣйствительнымъ статскимъ совѣтникамъ: главному доктору Севастопольскаго морского госпиталя—**Тимоѳѣевскому**—*орд. Св. Анны 1-й степ.*; старшему дѣлопроизводителю V класса Главнаго Морского Штаба—**Вельцину**—*орд. Св. Станислава 1-й степ.*; консультанту по хирургіи при С.-Петербургскомъ морскомъ госпиталѣ и старшему врачу 8-го флотскаго экипажа, почетному лейбъ-хирургу Двора Его Императорскаго Величества—**Муринову**—*орд. Св. Станислава 1-й степ.*; члену правленія Обуховскаго сталелитейнаго завода—**Бушу**—*орд. Св. Владиміра 3-й степ.*, и прокурору Севастопольскаго военно-морского суда—**Пржерадскому**—*орд. Св. Станислава 1-й степ.*; адъютанту Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, лейтенанту **Погуляеву**—*орд. Св. Анны 3-й степ.*; исполняющему обязанности врача при центральныхъ учрежденіяхъ Морского Министерства и зданій Главнаго Адмиралтейства, старшему врачу 18-го флотскаго экипажа, статскому совѣтнику **Гильтебрандту** — *орд. Св. Анны 2-й степ.*

Канцеляріи Морского Министерства:

Старшему дѣлопроизводителю V класса, коллежскому совѣтнику **Сурину**—*орд. Св. Владиміра 4-й степ.*

Главнаго Морского Штаба:

Завѣдывающему распорядительно-учебною частью военно-морского ученаго отдѣла, подполковнику по адмиралтейству **Штенгеру** — *орд. Св. Владиміра 4-й степ.*; младшему дѣлопроизводителю VII класса, лейтенанту **Шванку 3-му**—*орд. Св. Станислава*

2-й степ.; младшему дѣлопроизводителю VIII класса, надворному совѣтнику **Григорьеву**—*орд. Св. Станислава 3-й степ.*; прикомандированнымъ къ штабу: капитану 2-го ранга **Флегонтову** — *орд. Св. Анны 2-й степ.*; лейтенанту **Кирилину**—*орд. Св. Анны 3-й степ.*

Главнаго Управленія Кораблестроенія и Снабженій:

Помощнику начальника отдѣла сооруженій, полковнику по адмиралтейству **Иванову 2-му**—*орд. Св. Владиміра 3-й степ.*; старшему дѣлопроизводителю V класса, статскому совѣтнику **Турцевичу**—*орд. Св. Владиміра 4-й степ.*; исправляющему должность младшаго дѣлопроизводителя VII класса, коллежскому секретарю **Звѣреву**—*орд. Св. Станислава 3-й степ.*

Морского Техническаго Комитета:

Исправляющему должность старшаго помощника главнаго инспектора морской артиллеріи, корпуса морской артиллеріи полковнику **Дуброву**—*орд. Св. Владиміра 3-й степ.*; старшему дѣлопроизводителю, корпуса морской строительной части главному инженеръ-строителю **Полисадову**—*орд. Св. Владиміра 4-й степ.*; начальнику механической чертежной, корпуса инженеръ-механиковъ флота старшему инженеръ-механику **Костомарову**—*орд. Св. Анны 2-й степ.*; исправляющему должность старшаго производителя работъ кораблестроительной чертежной, корпуса корабельныхъ инженеровъ старшему помощнику судостроителя **Матросову**—*орд. Св. Станислава 3-й степ.*; старшему производителю учета, подполковнику по адмиралтейству **Дьяконову** — *орд. Св. Анны 2-й степ.*; помощнику предсѣдателя комиссіи морскихъ артиллерійскихъ опытовъ, корпуса морской артиллеріи подполковнику **Ремесникову** — *орд. Св. Станислава 2-й степ.*; артиллерійскимъ пріемщикамъ: корпуса морской артиллеріи подполковникамъ: **Аврамову** — *орд. Св. Анны 2-й степ.*; **Монахову**—*орд. Св. Анны 3-й степ.*; коллежскому асессору **Коммисарову**—*орд. Св. Станислава 3-й степ.*

Главнаго Гидрографическаго Управленія:

Корпуса флотскихъ штурмановъ подполковникамъ: исправляющему должность начальника картографической части—**Бялокозу**—

орд. Св. Анны 2-й степ.; завѣдывающему граверною — **Павлову 1-му**—*орд. Св. Станислава 2-й степ.*; состоящимъ по адмиралтейству: полковнику, библіотекарю Морского Министерства, штатному преподавателю Морского кадетскаго корпуса **Шокальскому** — *орд. Св. Владиміра 4-й степ.*; подполковникамъ: исправляющему должность старшаго дѣлопроизводителя V класса — **Колюбакину**, и завѣдывающему компаснымъ дѣломъ на флотѣ, штатному преподавателю Николаевской морской академіи—**Оглоблинскому 1-му**—*орд. Св. Анны 2-й степ.*

Главнаго Военно-Морского Суднаго Управленія:

Бывшему младшему дѣлопроизводителю VII класса, нынѣ слѣдователю Кронштадтскаго военно-морского суда, капитану по адмиралтейству **Киселеву**—*орд. Св. Станислава 3-й степ.*

Управленія Главнаго Медицинскаго Инспектора Флота:

Старшему дѣлопроизводителю, коллежскому совѣтнику **Квицинскому**—*орд. Св. Станислава 2-й степ.*

Морского кадетскаго корпуса:

Штатнымъ преподавателямъ: лейтенанту **Никитину 1-му**—*орд. Св. Станислава 3-й степ.*; статскому совѣтнику **Дюлу** — *орд. Св. Станислава 2-й степ.*; младшимъ отдѣленнымъ начальникамъ, лейтенантамъ: **Гестеско 1-му** и **Леонтьеву 2-му**—*орд. Св. Анны 3-й степ.*; младшему врачу, надворному совѣтнику **Ливеровскому**—*орд. Св. Станислава 3-й степ.*

Морского Инженернаго Училища Императора Николая I:

Помощнику инспектора классовъ, состоящему по корпусу корабельныхъ инженеровъ, старшему помощнику судостроителя **Невражину**, и младшему отдѣленному начальнику, корпуса инженеръ-механиковъ флота помощнику старшаго инженеръ-механика **Мадисову**—*орд. Св. Анны 3-й степ.*

Гвардейскаго экипажа:

Командиру крейсера II ранга «Рында», капитану 2-го ранга **Хирьякову**—*орд. Св. Анны 2-й степ.*; лейтенанту **Фабрицкому**—*орд. Св. Станислава 3-й степ.*

С.-Петербургскаго порта:

Старшему помощнику командира порта, полковнику по адмиралтейству **Наумову** — *орд. Св. Владиміра 3-й степ.*; портовому артиллеристу, корпуса морской артиллеріи подполковнику **Елисѣеву**—*орд. Св. Анны 2-й степ.*; младшему производителю работъ, инженеръ-капитану **Лебедеву** — *орд. Св. Станислава 3-й степ.*; корпуса корабельныхъ инженеровъ: инженеру для дачи нарядовъ, состоящему по корпусу, старшему судостроителю **Дмитріеву** — *орд. Св. Станислава 2-й степ.*; помощнику главнаго корабельнаго инженера порта по новому судостроенію, младшему судостроителю **Египтеосъ**—*орд. Св. Анны 3-й степ.*; младшимъ дѣлопроизводителямъ портовой конторы: VII класса, коллежскому секретарю **Рыкову**; VIII класса, титулярному совѣтнику **Флегонтову**, и комиссару морского госпиталя, титулярному совѣтнику **Давыдову**—*орд. Св. Станислава 3-й степ.*

Балтійскаго судостроительнаго и механическаго завода:

Состоящему по корпусу корабельныхъ инженеровъ, старшему помощнику судостроителя **Кутейникову** — *орд. Св. Станислава 3-й степ.*

Обуховскаго сталелитейнаго завода.

Завѣдывающему пушечно-отдѣлочными мастерскими, корпуса морской артиллеріи подполковнику **Воскресенскому** — *орд. Св. Анны 3-й степ.*

Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ:

Старшему врачу морского лазарета, статскому совѣтнику **Федотову**—*орд. Св. Владиміра 4-й степ.*; бухгалтеру матеріальной отчетности, коллежскому асессору **Барбашеву**—*орд. Св. Анны 3-й степ.*

Кронштадтскаго порта:

Дѣлопроизводителямъ VII класса штаба порта: надворному совѣтнику **Ефимову**—*орд. Св. Анны 3-й степ.*; титулярному совѣтнику **Романову**—*орд. Св. Станислава 3-й степ.*; младшему помощнику капитана надъ портомъ, полковнику по адмиралтейству **Шишмареву**—*орд. Св. Владиміра 3-й степ.*; главному инженеръ-строителю, инженеръ-полковнику **Берху** — *орд. Св. Анны 2-й степ.*; старшему производителю строительныхъ работъ, корпуса морской строительной части старшему инженеръ-строителю **Шаверновскому**, и завѣдывающему артиллерійской лабораторіей, корпуса морской артиллеріи подполковнику **Щелкунову**—*орд. Св. Анны 3-й степ.*; корпуса корабельныхъ инженеровъ: старшему судостроителю **Усову**—*орд. Св. Станислава 2-й степ.*; старшему помощнику судостроителя **Терентьеву 3-му** — *орд. Св. Станислава 3-й степ.*; главному мастеру минной мастерской, корпуса инженеръ-механиковъ флота старшему инженеръ-механику **Смазнухину**; мастеру и преподавателю школы машинныхъ кварmирмейстеровъ, состоящему по Морскому Министерству, коллежскому асессору **Фомину**; исправляющему должность главнаго мастера пароходнаго завода, коллежскому совѣтнику **Гуляеву**—*орд. Св. Анны 3-й степ.*; помощнику медицинскаго инспектора, статскому совѣтнику **Боголюбову** — *орд. Св. Владиміра 4-й степ.*; дѣлопроизводителямъ портовой конторы: старшему, коллежскому асессору **Коцюбинскому** — *орд. Св. Анны 3-й степ.*; VII класса, титулярному совѣтнику **Васильеву**, и военно-морскому слѣдователю, коллежскому секретарю **Добровольскому** — *орд. Св. Станислава 3-й степ.*; Николаевскаго морского госпиталя: прозектору, статскому совѣтнику **Груздеву**—*орд. Св. Станислава 2-й степ.*; старшему ординатору и завѣдывающему дѣлопроизводствомъ медицинской инспекціи, коллежскому совѣтнику **Кочеткову** — *орд. Св. Анны 3-й степ.*

Ревельскаго порта:

Младшему производителю строительныхъ работъ, инженеръ-капитану **Ярону**—*орд. Св. Станислава 3-й степ.*

Свеаборгскаго порта:

Старшему врачу Свеаборгской флотской роты, коллежскому совѣтнику **Мартенсу**—*орд. Св. Анны 3-й степ.*

Порта Императора Александра III:

Старшему помощнику командира порта, полковнику по адмиралтейству **Осинскому**—*орд. Св. Анны 2-й степ.*; помощнику строителя порта, корпуса морской строительной части старшему инженеръ-строителю **Остроумову** — *орд. Св. Станислава 2-й степ.*; исправляющему должность слѣдователя, штатному кандидату на судебныя должности при Кронштадтскомъ военно-морскомъ судѣ, капитану **Юрковскому**, и младшему дѣлопроизводителю VII класса портовой конторы, коллежскому асессору **Брыжатову** — *орд. Св. Станислава 3-й степ.*; состоящему въ должности дѣлопроизводителя управленія строителя порта, счетному чиновнику Главнаго Управленія Кораблестроенія и Снабженій, коллежскому секретарю **Матвѣеву**—*орд. Св. Анны 3-й степ.*

Морской Учебно-Стрѣлковой Команды:

Состоящимъ по адмиралтейству: помощнику начальника команды, подполковнику **Оболонскому** — *орд. Св. Станислава 2-й степ.*; штабсъ-капитанамъ: адъютанту—**Щурасу**, и ротному командиру—**Алтухову**—*орд. Св. Станислава 3-й степ.*

Военно-Исправительной Тюрьмы Морского вѣдомства:

Старшему врачу, статскому совѣтнику **Каменскому** — *орд. Св. Владиміра 4-й степ.*

Инвалиднаго Императора Павла I Дома:

Старшему врачу, статскому совѣтнику **Антипову**—*орд. Св. Анны 2-й степ.*

Сводnаго отряда флотскихъ экипажей въ С.-Петербургѣ:

Старшему врачу 8-го флотскаго экипажа, коллежскому совѣтнику **Федорову** — *орд. Св. Анны 2-й степ.*; ротному командиру 14-го флотскаго экипажа, капитану по адмиралтейству **Добровольскому**—*орд. Св. Станислава 3-й степ.*

18-го флотскаго экипажа:

Адъютанту, лейтенанту **Анжу 2-му** — *орд. Св. Станислава 3-й степ.*; старшимъ врачамъ: коллежскому совѣтнику **Матвѣеву** — *орд. Св. Анны 3-й степ.*; надворному совѣтнику **Богданову-Березовскому**—*орд. Св. Станислава 2-й степ.*; младшему врачу, надворному совѣтнику **Макарову**, и комиссару, титулярному совѣтнику **Зимину**—*орд. Св. Станислава 3-й степ.*

Балтійскихъ флотскихъ дивизій:

Флагманскому инженеръ-механику берегового штаба старшаго флагмана 2-й дивизіи, корпуса инженеръ-механиковъ флота флагманскому инженеръ-механику **Похолкину**—*орд. Св. Анны 2-й степ.*

Флотскихъ экипажей:

2-го: старшему врачу, коллежскому совѣтнику **Дулько** — *орд. Св. Анны 2-й степ.*; 5-го Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала Алексѣя Александровича: комиссару, титулярному совѣтнику **Ильзину**—*орд. Св. Станислава 3-й степ.*; 10-го: командиру экипажа и крейсера I ранга «Герцогъ Эдинбургскій», капитану 1-го ранга **Цывинскому** — *орд. Св. Владиміра 3-й степ.*, 11-го: комиссару, титулярному совѣтнику **Парфенову** — *орд. Св. Станислава 3-й степ.*; 13-го: командиру экипажа и эскадреннаго броненосца «Сисой Великій», капитану 1-го ранга **Озерову**—*орд. Св. Владиміра 3-й степ.*; 17-го: капитану 1-го ранга **Стронскому 2-му** — *орд. Св. Анны 2-й степ.*; 19-го: командующему экипажемъ, капитану 1-го ранга **Щешинскому**—*орд. Св. Владиміра 3-й степ.*; 20-го: командиру парохода «Ильмень», капитану 2-го ранга **Стронскому 3-му**—*орд. Св. Анны 3-й степ.*

Учебно-артиллерійскаго отряда:

Командиру броненосца береговой обороны «Первенецъ», капитану 1-го ранга **Соловцову**—*орд. Св. Станислава 2-й степ.*

Учебно-миннаго отряда:

Офицеру преподавателю миннаго офицерскаго класса, полковнику по адмиралтейству **Палецкому**—*орд. Св. Владиміра 3-й степ.*; преподавателю электричества въ минномъ офицерскомъ классѣ, надворному совѣтнику **Петровскому**—*орд. Св. Станислава 3-й степ.*

Черноморскаго флота и портовъ Чернаго моря:

Юрисконсульту при главномъ командирѣ, коллежскому совѣтнику **Каллистову**—*орд. Св. Анны 2-й степ.*; дѣлопроизводителю VII класса штаба флота и портовъ, титулярному совѣтнику **Иванову**—*орд. Св. Станислава 3-й степ.*

Севастопольскаго порта:

Младшему помощнику капитана надъ портомъ, полковнику по адмиралтейству **Кузнецову**, и старшему дѣлопроизводителю портовой конторы, статскому совѣтнику **Сиренко** — *орд. Св. Анны 2-й степ.*; исправляющему должность завѣдывающаго ремонтомъ артиллеріи на судахъ и инспектирующаго состояніе артиллеріи на судахъ, въ арсеналѣ и на складахъ, корпуса морской артиллеріи капитану **Паршинцову**—*орд. Св. Анны 3-й степ.*; исправляющему должность помощника главнаго артиллериста и завѣдывающему лабораторіею и артиллерійскими складами въ Сухарной балкѣ, надворному совѣтнику **Иванову** — *орд. Св. Станислава 2-й степ.*; помощнику главнаго минера, подполковнику по адмиралтейству **Шелейховскому** — *орд. Св. Станислава 3-й степ.*; исправляющему должность портоваго инженеръ-механика и завѣдывающему всѣми береговыми механизмами, корпуса инженеръ-механиковъ флота помощнику старшаго инженеръ-механика **Палимпсестову**—*орд. Св. Анны 3-й степ.*; младшему производителю

строительныхъ работъ, инженеръ-капитану **Иванову**, и исправляющему должность помощника прокурора военно-морского суда, коллежскому асессору **Чулкову** — *орд. Св. Станислава 3-й степ.*; помощнику начальника военно-исправительной пловучей тюрьмы Морского вѣдомства, штабсъ-капитану по адмиралтейству **Литвиненко**—*орд. Св. Анны 3-й степ.*

Николаевскаго порта:

Исправляющему должность младшаго помощника командира порта, капитану по адмиралтейству **Юрьеву**, старшему дѣлопроизводителю портовой конторы, коллежскому совѣтнику **Никитасу**, и исправляющему должность завѣдывающаго общей чертежной, корпуса корабельныхъ инженеровъ старшему помощнику судостроителя **Коссову**—*орд. Св. Анны 3-й степ.*; главному смотрителю магазиновъ и складовъ, подполковнику по адмиралтейству **Оводу**—*орд. Св. Станислава 2-й степ.*; инспектору фельдшерской школы и младшему ординатору морского госпиталя, надворному совѣтнику **Засухину**—*орд. Св. Анны 3-й степ.*; смотрителю Тендровскаго берегового маяка, титулярному совѣтнику **Ратькову**—*орд. Св. Станислава 3-й степ.*

Флотскихъ экипажей:

29-го: адъютанту, лейтенанту **Шталю 2-му** — *орд. Св. Станислава 3-й степ.*; старшему врачу и окулисту Черноморскаго флота, статскому совѣтнику **Шмидту** — *орд. Св. Анны 2-й степ.*; 34-го: старшему офицеру эскадреннаго броненосца «Двѣнадцать Апостоловъ», капитану 2-го ранга **Банову** — *орд. Св. Анны 2-й степ.*; ротнымъ командирамъ, лейтенантамъ: **Рудневу 2-му** и **Ружекъ**—*орд. Св. Станислава 3-й степ.*; 37-го: старшему врачу, коллежскому совѣтнику **Гончарову**—*орд. Св. Станислава 2-й степ.*

Бакинскаго порта:

Исправляющему должность портоваго инженеръ-механика, корпуса инженеръ-механиковъ флота помощнику старшаго инженеръ-

механика **Дамми**—*орд. Св. Станислава 3-й степ.*; командиру Каспійскаго флотскаго экипажа, капитану 1-го ранга фонъ **Нидермиллеру 2-му**—*орд. Св. Владиміра 3-й степ.*

Астрабадской морской станціи:

Дѣлопроизводителю, надворному совѣтнику **Бѣлову** — *орд. Св. Станислава 3-й степ.*

Портовъ Восточнаго океана:

Порта Артуръ:

Младшему помощнику командира порта, лейтенанту **Рыбакову 2-му**; младшему чиновнику портовой конторы, коллежскому регистратору **Донцу**; завѣдывающему лазаретомъ, коллежскому асессору **Гласко**; инженерамъ производителямъ строительныхъ работъ: инженеръ-капитанамъ: **Доброву** и **Авелану** — *орд. Св. Станислава 3-й степ.*

Владивостокскаго порта:

Помощникамъ командира порта: старшему, полковнику по адмиралтейству **Ломану 1-му** — *подарокъ, съ вензелевымъ изображеніемъ Высочайшаго Имени*; младшему, лейтенанту **Нѣелову**—*орд. Св. Станислава 2-й степ.*; корпуса морской строительной части: старшимъ инженеръ-строителямъ: исправляющему должность главнаго инженера для новыхъ построекъ техническаго надзора по производству строительныхъ работъ—**Вебелю** и помощнику инспектора строительныхъ работъ—**Исакову**—*орд. Св. Станислава 2-й степ.*; старшему производителю работъ — **Ваховскому** — *орд. Св. Анны 3-й степ.*; младшему ординатору морского госпиталя, коллежскому асессору **Лемкуль**—*орд. Св. Станислава 3-й степ.*; титулярнымъ совѣтникамъ: военно-морскому слѣдователю — **Лазаревскому** и младшему бухгалтеру портовой конторы — **Габукову** — *орд. Св. Станислава 3-й степ.*; такелажмейстеру, капитану по адмиралтейству **Волокитину**—*орд. Св. Станислава 2-й степ.*

Сибирскаго флотскаго экипажа:

Командиру мореходной канонерской лодки «Манджуръ», капитану 2-го ранга **Кроуну** — *подарокъ съ вензелевымъ изображеніемъ Высочайшаго Имени*; штабсъ-капитану по адмиралтейству **Петренко**—*орд. Св. Станислава 3-й степ.*

Завѣдывающему Одесскою конторою Добровольнаго флота, полковнику по адмиралтейству **Ергомышеву** — *орд. Св. Владиміра 3-й степ.*; помощнику наблюдающаго за изготовленіемъ механизмовъ на Невскомъ механическомъ заводѣ, корпуса инженеръ-механиковъ флота **Николаевскому**—*орд. Св. Станислава 3-й степ.*, и состоящему по корпусу корабельныхъ инженеровъ, старшему помощнику судостроителя **Семенченко** — *орд. Св. Станислава 3-й степ.*; состоящимъ по адмиралтейству, начальникамъ приморскихъ торговыхъ портовъ: въ г. Ѳеодосіи, полковнику **Перфильеву 1-му**—*орд. Св. Анны 2-й степ.*; подполковникамъ: въ г. Керчи—**Пономареву**—*орд. Св. Анны 2-й степ.*; въ г. Батумѣ—барону **Фитингофу-Шель**—*орд. Св. Владиміра 4-й степ.*

ПОЖАЛОВАНІЕ ИНОСТРАННЫХЪ ОРДЕНОВЪ.

Государь Императоръ Всемилостивѣйше разрѣшить соизволилъ нижепоименованнымъ чинамъ принять и носить пожалованные имъ иностранные ордена и медали.

Въ 5-й день апрѣля 1904 года.

Греческій:

Вице-адмиралу **Зеленому**—*орд. Спасителя 1-й степ.*

Турецкіе:

Командиру эскадреннаго броненосца «Чесма», капитану 1-го ранга **Бергелю**—*орд. Османіе 2-й степ. со звѣздою и золотой и*

серебряной медалей Имтіазъ; морскому агенту въ Константинополѣ, капитану 2-го ранга **Шванку 2-му** — *орд. Османіе 3-й степ. и золотой и серебряной медалей Имтіазъ*; лейтенанту **Злобину** — *серебряной медали Ліакатъ*

Бухарскій:

Адъютанту при главномъ командирѣ Черноморскаго флота и портовъ Чернаго моря—лейтенанту барону **Черкасову 2-му**—*орд. Золотой Звѣзды 3-й степ.*

Въ 12-й день апрѣля 1904 года.

Тунисскій—орд. Нишамъ-Ифтикаръ:

Контръ-адмираламъ: младшему флагману—**Моласу** и помощнику начальника Главнаго Морского Штаба—**Виреніусу**—*1-й степени*; капитанамъ 1-го ранга: командиру эскадреннаго броненосца «Ослябя»—**Михѣеву**; командиру крейсера I ранга «Аврора»—**Сухотину**; командиру крейсера I ранга «Дмитрій Донской»—**Добротворскому**, и командиру крейсера I ранга «Діана» — **Иванову 2-му**—*большого офицерскаго креста*; капитанамъ 2-го ранга: **Хомутову**; командиру миноносца «Буйный»—**Колчаку**; командиру миноносца «Блестящій»—**Шамову**; **Бялокозу**; командиру миноносца «Безупречный»—**Матусевичу 2-му**; **Максимову 1-му**; командиру миноносца «Бодрый»—**Иванову 3-му**; командиру миноносца «Быстрый»—**Маньковскому**; старшему офицеру эскадреннаго броненосца «Ослябя»—**Шумейко**; старшему офицеру эскадреннаго броненосца «Императоръ Николай I» — **Похвисневу**; старшему офицеру миннаго крейсера «Абрекъ» — **Шеміотъ-Гидзгайло** — *командорскаго креста*; лейтенантамъ: **Генке**, **Макарову 2-му**, **Козлянинову**, **Нелидову 1-му**, **Міансарову**, **Энгельману**, **Никанову**, **Прохорову 1-му**, **Захарову 1-му**, **Неликану**, **Щеглову 2-му** и **Старку 1-му**; мичманамъ: фонъ **Нидермиллеру 3-му**, **Гирсу** и **Дорну**—*офицерскаго креста*; корпуса инженеръ-механиковъ флота: старшимъ инженеръ-механикамъ: **Мордовину**, **Петрову 1-му**, **Тиханову** и **Гербиху** — *командорскаго креста*; младшему инженеръ-механику **Румсу** — *офицерскаго креста*; старшимъ врачамъ: коллежскому совѣтнику **Држневичу**; коллежскому совѣтнику фонъ

Шредеру; надворному совѣтнику **Васильеву**—*командорскаго креста*; старшимъ боцманамъ: Кириллу **Губанову**, Лаврентію **Кузнецову** и Ивану **Глушкову**; кондукторамъ: артиллерійскому—Ефиму **Бирюкову**; минному—Михаилу **Вершкову**, и машинному—Степану **Панову**; шкиперу—Ивану **Костюку**; старшему баталеру Константину **Юргенсону**, и старшему машинному содержателю Семену **Алексѣеву**—*кавалерскаго креста*.

Турецкіе:

Капитанамъ 2-го ранга: командиру мореходной канонерской лодки «Терецъ»—**Петрову 4-му**—*орд. Меджидіе 2-й степ.*; командиру парохода «Колхида»—**Лаптеву**, и старшему офицеру эскадреннаго броненосца «Три Святителя»—**Псіолу**—*орд. Османіе 3-й степ.*; лейтенантамъ: старшему офицеру крейсера I ранга «Очаковъ»—**Скаловскому 2-му**—*орд. Меджидіе 3-й степ.*; **Зарудному**—*орд. Османіе 4-й степ.*; мичманамъ: **Азарову**—*орд. Меджидіе 4-й степ.*; **Молчанову** — *серебряную медаль Ліакатъ*; **Колтовскому** — *орд. Меджидіе 4-й степ.*; **Зеленому** — *орд. Османіе 4-й степ.*; **Шварцу** — *орд. Меджидіе 4-й степ.*; корпуса инженеръ-механиковъ флота помощнику старшаго инженеръ-механика **Максименко** — *орд. Османіе 4-й степ.*; младшему врачу, коллежскому асессору **Бильвайсу**—*орд. Меджидіе 3-й степ.*

ПРИКАЗЫ

ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА ГЕНЕРАЛЪ-АДМИРАЛА.

ПО МОРСКОМУ ВѢДОМСТВУ.

№ 56. 13-го марта 1904 года.

Наслѣдники умершаго капитана 1-го ранга **Бубнова**, желая почтить его память учрежденіемъ стипендіи его имени въ Морскомъ кадетскомъ корпусѣ, собрали необходимый на это капиталъ въ размѣрѣ 9 300 руб.

На принятіе означеннаго капитала, съ назначеніемъ согласно желанію жертвователей, 8-го сего марта послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе.

№ 58. 15-го марта 1904 года.

Высочайшимъ приказомъ, отданнымъ по гражданскому вѣдомству въ 27-й день минувшаго февраля за № 16, младшій ординаторъ С.-Петербургскаго морского госпиталя, коллежскій асессоръ **Тимиревъ** произведенъ, *за выслугу лѣтъ*, въ надворные совѣтники, со старшинствомъ съ 18-го декабря 1903 года.

НАЗНАЧАЮТСЯ: капитаны 2-го ранга: командиръ транспорта «Дунай», **Сапсай 2-й** — начальникомъ оперативнаго отдѣленія штаба Черноморскаго флота и портовъ Чернаго моря съ оставленіемъ въ должности командира транспорта; баронъ **Раденъ** — командиромъ миноносца «Рьяный»; старшій офицеръ эскадреннаго броненосца «Петропавловскъ», **Засухинъ**—командиромъ миноносца «Пронзительный»; корпуса морской строительной части младшіе техники: **Шиповъ** и смотритель зданій С.-Петербургскаго порта **Меѳодіевъ**—смотрителями зданій Кронштадтскаго порта; смотрители зданій Кронштадтскаго порта **Бантышевъ** и **Ретингъ** — смотрителями зданій, первый С.-Петербургскаго, а послѣдній Севастопольскаго портовъ; младшій врачъ Сибирскаго флотскаго экипажа, лѣкарь **Меркушевъ**—младшимъ врачемъ 2-го флотскаго экипажа; младшій чиновникъ Главнаго Управленія Кораблестроенія и Снабженій, губернскій секретарь **Сергѣевъ** — исправляющимъ должность младшаго дѣлопроизводителя VIII класса того управленія; неимѣющіе чиновъ: конторщикъ Бакинской портовой конторы, **Терентьевъ**—счетнымъ чиновникомъ Главнаго Управленія Кораблестроенія и Снабженій; Николай **Серебренниковъ**, Дмитрій **Михайловъ** и Алексѣй **Виноградовъ**—конторщиками Кронштадтской портовой конторы; по стратегической части военно-морского ученаго отдѣла Главнаго Морского Штаба: капитаны 2-го ранга **Шталь 1-й** и **Флегонтовъ**—штабъ-офицерами, первый высшаго, а послѣдній низшаго оклада; лейтенантъ **Свенторжецкій** — оберъ-офицеромъ низшаго оклада; по С.-Петербургскому порту: корпуса корабельныхъ инженеровъ: младшій судостроитель **Афонасьевъ**—исправляющимъ должность старшаго судостроителя; старшіе помощники судостроителей: фонъ **Цельхеръ**—исправляющимъ должность младшаго судостроителя; **Перетягинъ** и **Змачинскій**—старшими помощниками судостроителей; младшіе помощники судостроителей: штатный преподаватель Морского инженернаго училища Императора Николая I, **Сасиновскій** — испра-

вляющимъ должность старшаго помощника судостроителя, съ оставленіемъ въ должности преподавателя; **Шульцъ, Коршъ** и **Шангинъ**—младшими помощниками судостроителей.

ОТЧИСЛЯЮТСЯ: капитаны 2-го ранга: **Покровскій** и **Дмитріевъ 1-й**—отъ должностей командировъ миноносцевъ, первый—«Поражающій», а послѣдній—№ 221».

ПЕРЕВОДЯТСЯ: мичманы флотскихъ экипажей: Сибирскаго—**Бутлеровъ** и Квантунскаго—**Бойсманъ** и **Вирилевъ**; корпуса инженеръ-механиковъ флота: Черноморскаго флота помощникъ старшаго инженеръ-механика **Барщъ** и Сибирскаго флотскаго экипажа младшій инженеръ-механикъ **Франкъ** — всѣ пять въ Балтійскій флотъ, и корпуса инженеръ-механиковъ флота помощникъ старшаго инженеръ-механика **Межуль** — изъ Балтійскаго въ Черноморскій флотъ.

УВОЛЬНЯЕТСЯ *въ отпускъ*: комиссаръ 17-го флотскаго экипажа, титулярный совѣтникъ **Русановъ**, *по болѣзни*, внутри Имперіи, на *два* мѣсяца.

№ 59. 17-го марта 1904 года.

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, въ 15-й день марта сего года, Высочайше повелѣть соизволилъ исключить изъ списковъ судовъ флота, погибшіе въ бояхъ,—крейсеръ I ранга «Варягъ», мореходную канонерскую лодку «Кореецъ», миноносецъ «Стерегущій»,— и утонувшій минный транспортъ «Енисей».

№ 61. 20-го марта 1904 года.

Предписываю перечислить минный крейсеръ «Абрекъ» изъ 1-го флотскаго Генералъ-Адмирала Великаго Князя Константина Николаевича экипажа въ учебно-артиллерійскій отрядъ Балтійскаго флота и канонерскую лодку береговой обороны «Гроза» — изъ учебно-артиллерійскаго отряда Балтійскаго флота въ 7-й флотскій экипажъ.

№ 63. 22-го марта 1904 года.

НАЗНАЧАЮТСЯ: лейтенантъ **Сергѣевъ 5-й** — старшимъ флагъ-офицеромъ походнаго штаба начальника учебно-артиллерійскаго

отряда Балтійскаго флота; лейтенантъ **Доливо-Добровольскій** и мичманъ **Миклашевскій**—флагъ-офицерами походнаго штаба начальника учебнаго отряда Черноморскаго флота, первый старшимъ, а послѣдній младшимъ — всѣ три на кампанію сего года; корпуса корабельныхъ инженеровъ старшій помощникъ судостроителя **Василевъ** — старшимъ помощникомъ судостроителя порта Артуръ; помощникъ секретаря Кронштадтскаго военно-морского суда, надворный совѣтникъ **Полушкинъ** — секретаремъ при прокурорѣ того суда; младшій врачъ медицинской части порта Артуръ, надворный совѣтникъ **Тейле** — старшимъ врачемъ Квантунскаго флотскаго экипажа; губернскій секретарь **Альбрехтъ** — помощникомъ секретаря Севастопольскаго военно-морского суда; неимѣющіе чиновъ **Васьковъ** и **Курзинъ**—конторщиками портовой конторы порта Артуръ.

ПЕРЕВОДИТСЯ: мичманъ **Граве** — изъ Черноморскаго въ Балтійскій флотъ.

№ 66. 28-го марта 1904 года.

НАЗНАЧАЕТСЯ: капитанъ 2-го ранга **Ворожейкинъ** — старшимъ офицеромъ крейсера I ранга «Генералъ-Адмиралъ», вмѣсто капитана 2-го ранга **Огильви**, отчисляемаго на основаніи ст. 137, кн. VIII Св. М. П., изд. 1898 года.

УТВЕРЖДАЕТСЯ: подполковникъ по адмиралтейству **Головкинъ**— въ должности старшаго дѣлопроизводителя Главнаго Морского Штаба.

№ 69. 3-го апрѣля 1904 года.

НАЗНАЧАЮТСЯ: въ штабъ командующаго отдѣльнымъ отрядомъ судовъ Балтійскаго флота, назначенныхъ для испытаній: лейтенантъ **Северинъ**—старшимъ флагъ-офицеромъ; начальникъ артиллейрiской чертежной Морского Техническаго Комитета, корпуса морской артиллеріи полковникъ **Шульцъ** и артиллерійскій пріемщикъ, корпуса морской артиллеріи подполковникъ **Голубцовъ** — флагманскими артиллерійскими офицерами; минный офицеръ, состоящій по новому судостроенію въ С.-Петербургскомъ портѣ, лейтенантъ **Азбелевъ**—флагманскимъ миннымъ офицеромъ; флагманскій инженеръ-механикъ берегового штаба старшаго флагмана 1-й флотской дивизіи, корпуса инженеръ-механиковъ флота флаг-

манскій инженеръ-механикъ **Абрашкевичъ 2-й** — флагманскимъ механикомъ, и младшій судостроитель С.-Петербургскаго порта, корпуса корабельныхъ инженеровъ младшій судостроитель **Введенскій** — корабельнымъ инженеромъ; въ штабъ командующаго учебнымъ отрядомъ Морского кадетскаго корпуса: ротный командиръ Морского кадетскаго корпуса, полковникъ по адмиралтейству **Коптевъ**—флагманскимъ офицеромъ того корпуса; адъютантъ морского кадетскаго корпуса, лейтенантъ **Вернандеръ**—старшимъ флагъ-офицеромъ; мичманъ **Кукель**—младшимъ флагъ-офицеромъ, младшій отдѣленный начальникъ Морского кадетскаго корпуса, лейтенантъ **Федоровъ 2-й** — флагманскимъ артиллерійскимъ офицеромъ, и старшій врачъ Морского кадетскаго корпуса, статскій совѣтникъ **Орловъ**—флагманскимъ врачемъ; въ штабъ начальника учебно-артиллерійскаго отряда Балтійскаго флота: мичманъ **Змигродскій**—младшимъ флагъ-офицеромъ; корпуса флотскихъ штурмановъ подполковникъ **Худолей** — флагманскимъ штурманскимъ офицеромъ, и флагманскій инженеръ-механикъ берегового штаба начальника учебно-артиллерійскаго отряда Балтійскаго флота, корпуса инженеръ-механиковъ флота флагманскій инженеръ-механикъ **Тизенко**—флагманскимъ механикомъ; въ штабъ начальника учебно-миннаго отряда Балтійскаго флота: лейтенантъ **Бардуковъ** — старшимъ флагъ-офицеромъ, и корпуса инженеръ-механиковъ флота старшій инженеръ-механикъ **Карповичъ** — флагманскимъ механикомъ; въ штабъ старшаго флагмана практической эскадры Чернаго моря: берегового штаба старшаго флагмана Черноморской флотской дивизіи: флагъ-капитанъ, капитанъ 1-го ранга **Сапсай 1-й**—флагъ-капитаномъ; флагъ-офицеръ, лейтенантъ **Быковъ 1-й** и мичманъ **Высокосовъ** — флагъ-офицерами; флагманскій артиллерійскій офицеръ, лейтенантъ **Карказъ**—флагманскимъ артиллерійскимъ офицеромъ; флагманскій минный офицеръ, лейтенантъ **Селезневъ**—флагманскимъ миннымъ офицеромъ; корпуса флотскихъ штурмановъ подполковникъ **Ильинъ** — флагманскимъ штурманскимъ офицеромъ; исправляющій должность флагманскаго инженеръ-механика, корпуса инженеръ-механиковъ флота старшій инженеръ-механикъ **Пузыревскій** — флагманскимъ инженеръ-механикомъ, и флагманскій докторъ Черноморскаго флота, дѣйствительный статскій совѣтникъ **Морачевскій**—флагманскимъ врачемъ—всѣ двадцать четыре на кампанію сего года.

№ 71. 5-го апрѣля 1904 года.

Высочайшимъ приказомъ, отданнымъ по Военному вѣдомству о чинахъ гражданскихъ, въ 21-й день минувшаго марта, за № 12, конторщикъ С.-Петербургской портовой конторы, коллежскій секретарь **Ромашко** переведенъ въ Канцелярію Военнаго Министерства для усиленія.

НАЗНАЧАЮТСЯ неимѣющіе чиновъ: конторщикъ Кронштадтской портовой конторы **Юрисонъ**—младшимъ чиновникомъ штаба Кронштадтскаго порта; **Погодицкій**, **Тюлевъ**, **Малечкинъ** и **Лаковичъ**—конторщиками Кронштадтской портовой конторы.

УТВЕРЖДАЮТСЯ *въ должностяхъ*: губернскіе секретари, исправляющіе должности мастеровъ мастерскихъ Кронштадтскаго порта: малярной—**Афонасьевъ** и столярной—**Зотовъ**.

УВОЛЬНЯЮТСЯ: исправляющій должность старшаго помощника завѣдывающаго состоящимъ при С.-Петербургскомъ портѣ бассейномъ для производства опытовъ по постройкѣ судовъ, корпуса корабельныхъ инженеровъ старшій помощникъ судостроителя **Гавриловъ**—для службы на коммерческихъ судахъ; *въ отпускъ, по болѣзни*: капитаны 2-го ранга: **Бялоковъ** и **Стойковъ** — внутри Имперіи, на *два* мѣсяца, и мичманъ **Пржибытекъ**, внутри Имперіи и за границу, на *четыре* мѣсяца.

№ 74. 11-го апрѣля 1904 года.

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, въ 5-й день сего апрѣля, Высочайше утвердить соизволилъ прилагаемый при этомъ проектъ дополненія и измѣненія статей Морского Устава (кн. X Св. Морск. Пост., изд. 1901 года).

О чемъ объявляю по Морскому вѣдомству.

На подлинномъ написано:

«ВЫСОЧАЙШЕ утвержденъ».

Подписалъ: Генералъ-Адмиралъ *АЛЕКСѢЙ.*

5-го апрѣля 1904 года.

ПРОЕКТЪ

дополненія и измѣненія статей Морского Устава (кн. X Св. Морск. Пост., изд. 1901 года).

Статья $26\frac{1}{1}$. а) Главнокомандующій флотомъ имѣетъ право временно измѣнять существующіе штаты, а равно издавать и примѣ-

нять, по мѣрѣ надобности, временные штаты для управленій, частей и учрежденій, существующими штатами не предусмотрѣнныхъ, представляя распоряженія свои по симъ вопросамъ на Высочайшее утвержденіе.

б) Онъ назначаетъ своею властью командировъ судовъ I и II ранговъ и другихъ лицъ, пользующихся равною съ ними властью; въ морскихъ управленіяхъ и учрежденіяхъ ему предоставляется назначать на всѣ должности, положенныя въ штабъ-офицерскихъ чинахъ, а также положенныя въ гражданскихъ чинахъ не выше пятаго класса.

Примѣчаніе. О всѣхъ назначенныхъ имъ лицахъ онъ сообщаетъ Управляющему Морскимъ Министерствомъ для объявленія въ Высочайшихъ приказахъ.

в) По управленію непріятельскимъ краемъ, занятымъ флотомъ, ему предоставляется назначать военныхъ генералъ-губернаторовъ.

г) Во время войны онъ избираетъ и допускаетъ къ временному исполненію обязанностей всѣхъ чиновъ высшихъ, чѣмъ поименованные въ пунктѣ б, впредь до утвержденія ихъ Высочайшею властью.

Статья 48. Командующій флотомъ допускаетъ своею властью къ временному исправленію должностей командировъ судовъ I и II ранговъ и другихъ, пользующихся равною съ ними и высшею властью лицъ, утвержденіе коихъ зависитъ отъ главнокомандующаго или отъ Высочайшаго соизволенія.

Статья $48\frac{1}{1}$. Командующій флотомъ назначаетъ собственною властью: 1) военныхъ губернаторовъ, правителей и другихъ чиновъ для управленія непріятельскими областями, занятыми по праву войны, и 2) военныхъ губернаторовъ и комендантовъ въ крѣпостяхъ и городахъ, находящихся въ подвѣдомственномъ ему раіонѣ. О назначеніи всѣхъ сихъ лицъ онъ доноситъ въ то же время главнокомандующему.

Статья 54. Командующій флотомъ можетъ удалять отъ должностей всѣхъ лицъ, состоящихъ на флотѣ и въ подчиненныхъ ему мѣстностяхъ, и для временнаго исправленія вакантныхъ должностей назначать другихъ лицъ по своему усмотрѣнію; онъ имѣетъ право списывать съ флота и высылать изъ своего подвѣдомственнаго раіона какъ этихъ лицъ, такъ и мѣстныхъ жителей, и по своему усмотрѣнію воспрещать имъ пребываніе въ этомъ раіонѣ.

Примѣчаніе. О лицахъ, удаленныхъ отъ должностей, равно и служащихъ, списанныхъ съ флота, онъ сообщаетъ Управляющему

Морскимъ Министерствомъ и главнокомандующему; о прочихъ лицахъ, высланныхъ во внутреннія области Имперіи, онъ сообщаетъ подлежащимъ Министрамъ.

№ 75. 12-го апрѣля 1904 года.

НАЗНАЧАЮТСЯ: лейтенантъ **Кирилинъ**—младшимъ дѣлопроизводителемъ VII класса Главнаго Морского Штаба; младшій производитель строительныхъ работъ С.-Петербургскаго порта, инженеръ-капитанъ **Ульяновъ** — исправляющимъ должность старшаго производителя тѣхъ работъ; губернскій секретарь **Гросманъ**—помощникомъ секретаря Кронштадтскаго военно-морского суда; коллежскій регистраторъ **Ревковъ**—исправляющимъ должность мастера по электрической части С.-Петербургскаго порта; лѣкари: младшій врачъ Квантунскаго флотскаго экипажа, **Марковъ**—младшимъ врачемъ медицинской части управленія порта Артуръ; **Шишло** — младшимъ врачемъ Квантунскаго флотскаго экипажа; по Владивостокскому порту: губернскій секретарь **Монаковъ** — конторщикомъ портовой конторы, и неимѣющій чина Василій **Виноградовъ**— содержателемъ минной лабораторіи.

УВОЛЬНЯЮТСЯ *въ отпускъ*: завѣдывающій компаснымъ дѣломъ на флотѣ, штатный преподаватель Николаевской морской академіи, подполковникъ по адмиралтейству **Оглоблинскій**, *по болѣзни*, внутри Имперіи и за границу, на *два* мѣсяца.

ПРИКАЗЫ

ПО МОРСКОМУ ВѢДОМСТВУ.

№ 53. 10-го марта 1904 года.

Взамѣнъ приложеній къ Правиламъ по электротехникѣ для судовъ флота, объявленныхъ приказомъ по Морскому вѣдомству отъ 6-го іюня 1901 года за № 109, предписываю принять къ руководству нынѣ составленныя Морскимъ Техническимъ Комитетомъ приложенія къ Правиламъ по электротехникѣ для судовъ флота.

Вмѣстѣ съ этимъ отмѣняются Техническія условія пріема проводниковъ для судовъ флота, объявленныя циркуляромъ Морского Техническаго Комитета отъ 8-го января 1902 года за № 58 по минному дѣлу (*).

№ 54. 11-го марта 1904 года.

ПРОИЗВОДИТСЯ въ шкиперы: подшкиперъ 1-й ст. 16-го флот. экип.—Алексѣй **Котовъ**.

№ 60. 18-го марта 1904 года.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: въ минные кондукторы: минные квартирмейстеры 1-й ст.: флот. экип.: 6-го—Яковъ **Нежемиря**, 16-го—Петръ **Журавлевъ**, 17-го — Андрей **Болымовъ**, 20-го — Андрей **Безденежныхъ** и учебно-миннаго отряда Балтійскаго флота — Александръ **Балагуровъ**; въ машинные кондукторы: машинный квартирмейстеры 1-й ст.: флот. экип.: 2-го—Василій **Сайгаковъ**, 4-го—Алексѣй **Кузнецовъ**, 6-го—Василій **Навышниковъ** и 17-го—Емельянъ **Михайловъ**; въ шкиперы: подшкиперъ 1-й ст. 13-го флот. экип.—Семенъ **Васильевъ**; въ старшіе фельдшеры: фельдшеры 1-й ст.: штата Севастопольскаго морского госпиталя—Александръ **Ивановъ** и Сибирскаго флот. экип.—Вольдемаръ **Шенбергъ**.

№ 65. 25-го марта 1904 года.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: въ старшіе минно-артиллерійскіе содержатели: минно-артиллерійскій содержатель 1-й ст. 28-го флот. экип.—Яковъ **Бѣловолъ**; въ старшіе минные содержатели: машинный содержатель 1-й ст. 1-го флот. Генералъ-Адмирала Великаго Князя Константина Николаевича экип.—Николай **Федоровъ**.

ПЕРЕИМЕНОВЫВАЕТСЯ: въ минно-машинные кондукторы: машинный кондукторъ 29-го флот. экип.—Стефанъ **Корніенко**.

№ 67. 28-го марта 1904 года.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: въ шкиперы: подшкиперы 1-й ст. 19-го флот. экип.: Василій **Фофоновъ** и Игнатій **Сидоринъ**; въ старшіе баталеры: флот. экип.: 18-го—писарь 1-й ст. Маріанъ **Пржигоцкій**

(*) Приложенія къ Правиламъ по электротехникѣ приложены при подлинномъ.

и 14-го—баталеръ 1-й ст. Петръ **Лутовиновъ;** въ старшіе машинные содержатели: машинные содержатели 1-й ст.: флот. экип.: 8-го—Федоръ **Блошкинъ** и 20-го—Александръ **Бекетовъ**.

№ 68. 2-го апрѣля 1904 года.

производятся: въ старшіе боцманы: боцманы флот. экип.: 4-го—Іосифъ **Ивановъ**, 16-го—Иванъ **Дементьевъ**, 18-го—Ефимъ **Чабанъ**, 19-го—Семенъ **Диденко**, 20-го—Михаилъ **Шарыгинъ** и учебнаго отряда Черноморскаго флота—Николай **Осиповъ**; въ артиллерійскіе кондукторы: артиллерійскіе квартирмейстеры 1-й ст. флот. экип.: 1-го Генералъ-Адмирала Великаго Князя Константина Николаевича экип.—Дмитрій **Козловъ**, 31-го—Алексѣй **Славовъ** и учебно-артиллерійскаго отряда Балтійскаго флота:—Аркадій **Глазочовъ**, Иванъ **Карогодинъ**, Андрей **Сопинъ** и Василій **Филипповъ**; въ машинные кондукторы: машинные квартирмейстеры 1-й ст.: флот. экип.: 28-го—Ефимъ **Волковъ** и Николай **Раковъ**, 34-го — Иванъ **Коротичъ** и Павелъ **Свѣшниковъ**, 37-го—Іосифъ **Шишкинъ** и учебнаго отряда Черноморскаго флота — Иванъ **Веревкинъ**.

№ 72. 8-го апрѣля 1904 года.

переименовывается: въ минно-машинные кондукторы: машинный кондукторъ 9-го флот. экип.—Степанъ **Евграшинъ**.

ПРИКАЗЫ

УПРАВЛЯЮЩАГО МОРСКИМЪ МИНИСТЕРСТВОМЪ.

№ 55. 11-го марта 1904 года.

4-го сентября прошлаго года, при стрѣльбѣ по движущейся цѣли, съ миноносцевъ «№№ 125 и 110» были утеряны мины Уайтхеда за №№ 573 и 1.

Произведенными по этимъ случаямъ дознаніями выяснено, что обѣ мины были приготовлены къ стрѣльбѣ съ соблюденіемъ всѣхъ

установленныхъ на этотъ предметъ правилъ и выпущены изъ аппаратовъ на 12—12$^1/_2$-узловомъ ходѣ миноносцевъ, при неспокойномъ состояніи моря и вѣтрѣ силою около 3 балловъ.

Мина № 573, вылетѣвъ изъ кормового аппарата миноносца «№ 125» по траверзу, прошла нѣкоторое разстояніе въ прямомъ направленіи, послѣ чего повернула подъ носъ миноносца и описала 2$^1/_2$ круга, идя все время по поверхности воды. Командиръ миноносца, лейтенантъ **Эллисъ**, слѣдовалъ за миною, но по причинѣ значительно большей циркуляціи миноносца, не могъ поспѣть за нею и потерялъ ее изъ виду.

Мина № 1 была выпущена изъ носоваго аппарата миноносца «№ 110», который шелъ зе нею слѣдомъ. Пройдя около одного кабельтова, мина зарылась и слѣдъ ея прекратился; командиръ миноносца, лейтенантъ **Лодыгинъ**, застопорилъ машину и бросилъ буекъ.

Съ обоихъ миноносцевъ немедленно были спущены двойки и приступлено къ розыскамъ. Но, несмотря на всѣ принятыя мѣры, мины не были найдены.

Отнеся потерю означенныхъ минъ къ неизбѣжнымъ случайностямъ, я, согласно съ мнѣніемъ главнаго командира Кронштадтскаго порта и заключеніемъ Морского Техническаго Комитета, призналъ возможнымъ окончить настоящее дѣло въ административномъ порядкѣ, съ принятіемъ убытка, въ количествѣ шести тысячъ шестисотъ двадцати четырехъ рублей 40 коп. (стоимость каждой мины 3 312 р. 20 к.), на счетъ казны; о чемъ, на основаніи примѣчанія къ 1 132 ст. Воен.-Морск. Суд. Устава, объявляю по Морскому вѣдомству.

№ 57. 12-го марта 1904 года.

По имѣющимся въ Министерствѣ Финансовъ свѣдѣніямъ, во многихъ казначействахъ числятся въ депозитахъ распорядительныхъ управленій и должностныхъ лицъ суммы, которыя, за истеченіемъ земской давности и по другимъ причинамъ, могли бы подлежать обращенію въ доходъ казны, но остаются не перечисленными въ казну, потому что казначейства не получаютъ надлежащихъ ассигновокъ или требованій отъ распорядителей депозитовъ.

Имѣя въ виду, что несвоевременное перечисленіе въ казну слѣдующихъ ей депозитныхъ суммъ неблагопріятно отражается на

поступленіи государственныхъ доходовъ, предлагаю центральнымъ и мѣстнымъ учрежденіямъ Морского вѣдомства озаботиться безотлагательнымъ перечисленіемъ въ казну всѣхъ суммъ, могущихъ быть обращенными въ этотъ источникъ.

№ 62. 17-го марта 1904 года.

Въ подтвержденіе приказовъ предшественника моего отъ 9-го апрѣля 1897 года № 75, отъ 20-го января 1899 года года № 16 и 7-го апрѣля 1900 года № 64, и впредь до окончательнаго выбора путемъ предпринимаемыхъ сравнительныхъ испытаній надъ нѣкоторыми патентованными составами, такого изъ нихъ, который наиболѣе удовлетворялъ бы цѣли предохраненія желѣзныхъ и стальныхъ судовъ отъ ржавчины и обрастанія, объявляю, для свѣдѣнія и руководства по Морскому вѣдомству, чтобы подводныя части не обшитыхъ мѣдью военныхъ судовъ, предназначенныхъ для плаванія въ соленыхъ водахъ, окрашивались пока попрежнему патентованными составами фирмы Гольцапфель, при непремѣнномъ условіи огрунтовки, по тщательно очищенной, до металла, поверхности, составомъ «Сопстонъ», но не свинцовымъ сурикомъ, или какимъ-либо другимъ составомъ. Патенты «Интернаціоналъ № 1 и № 2» должны быть возобновляемы не ранѣе 12 мѣсяцевъ, а «Сопстонъ» только въ тѣхъ случаяхъ, когда онъ вызываетъ сомнѣніе въ дальнѣйшей своей пригодности.

№ 70. 24-го марта 1904 года.

Во избѣжаніе возможности попаданія въ частныя руки 3 линейныхъ винтовокъ образца 1901 года, путемъ сборки ихъ изъ забракованныхъ частей, слѣдуетъ имѣть въ виду, что при обращеніи въ ломъ въ портовыхъ мастерскихъ негодныхъ винтовочныхъ стволовъ и ствольныхъ коробокъ, по замѣнѣ ихъ новыми, слѣдуетъ, распоряженіемъ порта, приводить негодные стволы и коробки въ такое состояніе, которое не допускало бы возможности употребленія ихъ на сборку винтовки; въ случаяхъ же требованій командами отъ портовъ постановки къ винтовкамъ названныхъ частей, взамѣнъ утерянныхъ, утеря эта должна быть удостовѣрена надлежащимъ актомъ, составленнымъ въ той командѣ, гдѣ таковая произошла, съ изложеніемъ причины и обстоятельствъ утери.

Порты же, въ свою очередь, при требованіяхъ винтовочныхъ стволовъ и коробокъ, должны сообщать въ Главное Управленіе Кораблестроенія и Снабженій, для свѣдѣнія, нумера винтовокъ, у которыхъ произведена означенная замѣна, съ разъясненіемъ причины.

При этомъ на вновь поставленныхъ стволѣ и коробкѣ должны быть выбиты нумера замѣненныхъ.

Вышеизложенное предлагаю принять по Морскому вѣдомству къ руководству, въ дополненіе къ § 5 инструкціи для штабъ-офицеровъ, осматривающихъ оружіе въ экипажахъ и береговыхъ командахъ, приложенной къ правиламъ снабженія экипажей, береговыхъ и судовыхъ командъ ручнымъ огнестрѣльнымъ оружіемъ, объявленнымъ при приказѣ по Морскому вѣдомству отъ 21-го апрѣля 1901 года, за № 78.

ЦИРКУЛЯРЫ ГЛАВНАГО МОРСКОГО ШТАБА.

№ 68. 16-го марта 1904 года.

Объявляются циркуляры Главнаго Штаба отъ 27-го января и 4-го февраля с. г. за №№ 26 и 35 объ открытіи движенія на участкѣ Танхой-Мысовая забайкальской желѣзной дороги.

Циркуляры Главнаго Штаба.

№ 26. 27-го января 1904 года.

1-го сего января открыто правильное *товарное* движеніе на участкѣ Танхой-Мысовая забайкальской желѣзной дороги, протяженіемъ 54 версты, въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніи.

При всякаго рода воинскихъ перевозкахъ на означенномъ участкѣ примѣняется воинскій тарифъ, Высочайше утвержденный 3-го мая 1902 года, при чемъ перевозочные документы выдаются общіе на все протяженіе перевозки по дорогамъ, находящимся въ прямомъ непрерывномъ между собою сообщеніи.

При семъ присовокупляется, что участки забайкальской желѣзной дороги, раздѣленные озеромъ Байкалъ, считаются непрерывно связанными, вслѣдствіе чего въ общій документъ на все протяженіе перевозки включастся и перевозка черезъ озеро Байкалъ.

Новооткрытый путь включается въ раіонъ завѣдывающаго передвиженіемъ войскъ Иркутскаго раіона и относится къ участку коменданта ст. Чита.

Справка: Циркуляръ Главнаго Штаба 1902 года № 226. Сборники тарифовъ №№ 1 525 и 1 540, извѣщеніе 8 717.

№ 35. 4-го февраля 1904 года.

Въ дополненіе циркуляра Главнаго Штаба отъ 27-го января сего года за № 26, объ открытіи правильнаго *товарнаго* движенія на участкѣ Танхой-Мысовая забайкальской желѣзной дороги, Главный Штабъ объявляетъ, что означенный участокъ будетъ включенъ въ прямое *пассажирское* сообщеніе съ дорогами сѣти съ 1-го апрѣля 1904 года, съ каковаго числа допускаются перевозки воинскихъ чиновъ въ прямомъ сообщеніи со станціями дорогъ сѣти по установленнымъ тарифамъ и съ примѣненіемъ расчетовъ платы за общее непрерывное протяженіе.

При перевозкахъ воинскихъ чиновъ, слѣдующихъ въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ, плата за перевозку по озеру Байкалъ на паромѣ-ледоколѣ или гужемъ, совершаемую средствами желѣзной дороги, взимается по подлежащему воинскому тарифу по расчету за 63 версты.

Справка: Сборникъ тарифовъ № 1 542, извѣщеніе 8 730.

№ 71. 20-го марта 1904 года.

Въ дополненіе циркуляра Главнаго Морского Штаба отъ 28-го іюля 1902 года № 137, объявляются при семъ, распубликованныя въ Собраніи Узаконеній и Распоряженій Правительства отъ 5-го сего марта за № 36, измѣненія и дополненія утвержденнаго Министромъ Финансовъ 9-го іюля 1902 года алфавитнаго перечня бумагъ, актовъ и документовъ, подлежащихъ гербовому сбору и изъятыхъ отъ него.

ИЗМѢНЕНІЯ И ДОПОЛНЕНІЯ

утвержденнаго Министерствомъ Финансовъ 9-го іюля 1902 года алфавитнаго перечня бумагъ, актовъ и документовъ, подлежащихъ гербовому сбору и изъятыхъ отъ него.

I. Алфавитный Перечень дополнить нижеслѣдующими новыми нумерамя.

Новые нумера Алфавитнаго Перечня.	Названіе бумагъ, актовъ и документовъ.	Размѣръ гербоваго сбора или изъятія отъ него.	Статьи Устава о гер. сб. (изд. 1903 г.) и другія узаконенія.
61 а	Данныя на оставшіяся за Губернскими Дворянскими Кассами взаимопомощи имѣнія	1 р. за листъ.	13, п. 32.
71 а	Добровольныя соглашенія по дѣламъ, основаннымъ на правилахъ о вознагражденіи потерпѣвшихъ вслѣдствіе несчастныхъ случаевъ рабочихъ и служащихъ, а равно и членовъ ихъ семействъ, въ предпріятіяхъ фабрично-заводской, горной и горно-заводской промышленности	изъяты.	Отд. XIII Закона 2 іюня 1903 г. (собр. узак. ст. 912).
83.	А, П, 3 а. Жалобы, подаваемыя по судебнымъ дѣламъ въ Общія Присутствія Областныхъ Правленій въ областяхъ Акмолинской, Семипалатинской, Уральской и Тургайской и въ Областныя по крестьянскимъ дѣламъ Присутствія въ областяхъ Амурской, Приморской и Забайкальской	изъяты.	63, п. 2, б.

83.	Б, п. 13, г. Жалобы, подаваемыя Министру Финансовъ на Губернскія по налогу съ городскихъ недвижимыхъ имуществъ Присутствія въ губерніяхъ Привислинскихъ и на Казенныя Палаты	60 коп. за листъ.	14, п. 1,70 п. 5.
92 а	Залоговыя подписи заемщиковъ Губернскихъ Дворянскихъ Кассъ взаимопомощи	актовому сбору низшаго оклада	57, п. 9.
174 а	Крѣпостные акты на земли, пріобрѣтаемыя Губернскими Дворянскими Кассами взаимопомощи и продаваемыя ими потомственнымъ дворянамъ	актовому сбору низш. оклада.	57, п. 9.
187 а	Мировыя сдѣлки по дѣламъ, основаннымъ на правилахъ о вознагражденіи потерпѣвшихъ вслѣдствіе несчастныхъ случаевъ рабочихъ и служащихъ, а равно и членовъ ихъ семействъ въ предпріятіяхъ фабрично-заводской, горной и горно-заводской промышленности	изъяты.	Отд. XIII Закона 2 іюня 1903 г., (собр. узак. ст. 912).
201 а	Обязательства по выдаваемымъ Губернскими Дворянскими Кассами взаимопомощи ссудамъ . .	изъяты.	69, п. 12.
226.	П, Б, в1. Письменныя сношенія Губернскихъ Дворянскихъ Кассъ взаимопомощи съ правительственными учрежденіями и должностными лицами	изъяты.	69, п. 12.
226.	П, Б, м. Переписка, вся вообще, касающаяся техническихъ и ремесленныхъ учебныхъ мастерскихъ и курсовъ	изъяты.	65, п. 8.

235 а	. Полюбовныя соглашенія на основаніи Высочайше утвержденнаго положенія объ отграниченіи земель Забайкальскаго Казачьяго войска отъ прочихъ земель Забайкальской области	изъяты.	67, п. 10.
258, V.	п. 12 а. Прошенія по дѣламъ, основаннымъ на правилахъ о вознагражденіи потерпѣвшихъ вслѣдствіе несчастныхъ случаевъ рабочихъ и служащихъ, а равно и членовъ ихъ семействъ, въ предпріятіяхъ фабрично-заводской, горной и горно-заводской промышленности	изъяты.	Отд. XIII Закона 2 іюня 1903 г., (собр. узак. ст. 912).
	п. 27 а. Прошенія, по судебнымъ, а также административнымъ крестьянскимъ дѣламъ, производящимся въ общихъ Присутствіяхъ Областныхъ Правленій въ областяхъ Акмолинской, Семипалатинской, Уральской и Тургайской и въ областныхъ по крестьянскимъ дѣламъ Присутствіяхъ въ областяхъ Амурской, Приморской и Забайкальской.	изъяты.	63, п. 2, б, 66, п. 2.
	п. 42 а. Прошенія по дѣламъ о налогѣ съ городскихъ недвижимыхъ имуществъ въ губерніяхъ Привислинскаго края, за исключеніемъ жалобъ, приносимыхъ по симъ дѣламъ на постановленія Губернскихъ по налогу съ городскихъ недвижимыхъ имуществъ присутствій и на Казенныя Палаты въ Министерство Финансовъ и Правительствующему Сенату на рѣшенія Министерства	изъяты.	70, п. 5.
	п. 75 а. Прошенія по дѣламъ объ осушительныхъ, оросительныхъ и обводнительныхъ предпріятіяхъ	изъяты.	68, п. 8.

	п. 77[а]. Прошенія по дѣламъ объ отграниченіи земель Забайкальскаго Казачьяго войска отъ прочихъ земель Забайкальской области	изъяты.	67, п. 10.
	п. 128[а]. Прошенія объ учрежденіи техническихъ и ремесленныхъ учебныхъ мастерскихъ и курсовъ	изъяты.	65, п. 8.
276[а]	Смѣты по хозяйственнымъ операціямъ, а также по подрядамъ и поставкамъ:		
	1) представляемыя контрагентами въ правительственныя, земскія, городскія и сословныя учрежденія, подписанныя одною или обѣими сторонами, но подлежащія разсмотрѣнію и одобренію начальства или другого контрагента:		
	а) до разсмотрѣнія и одобренія	не облагаются.	1.
	б) по разсмотрѣніи и одобреніи и если замѣняютъ собою договоры	актовому сбору того оклада, которому подлежалъ самый договоръ.	51, п. 1. 57 и 23.
	(ср. № 244 и прим. и № 276).		
	2) представляемыя частными лицами и учрежденіями частнымъ же лицамъ и учрежденіямъ:		
	а) когда такія смѣты приводятся въ исполненіе, замѣняя собою договоръ.	акт. гер. сб. того оклада, которому подлеж. самый догов.	51, п. 1, 57 и 23.
	б) когда такія смѣты пріобщаются къ договору, надлежаще оплаченному гербовымъ сборомъ . .	не облагаются.	1 и 23.

II.—Въ существующихъ нумерахъ Алфавитнаго Перечня внести показанныя ниже измѣненія и дополненія.

Нумера Алфавитнаго Перечня.	Названіе бумагъ, актовъ и документовъ.	Размѣръ гербоваго сбора или изъятія отъ него.	Статьи Устава о гер. сб. (изд. 1903 г.) и другія узаконенія.
17.	п. 5 дополнить новымъ примѣчаніемъ: *Примѣчаніе 2.*—Подъ выраженіемъ «нижнихъ служителей военной и морской службы, почтово-телеграфнаго вѣдомства и другихъ командъ и мѣстъ» слѣдуетъ разумѣть нижнихъ служителей всѣхъ вообще правительственныхъ установленій (Примѣчаніе сіе относится къ пункту 3 № 186, пп. 5, 29 (а и б), 58 (а), 66, 81 (з) и 103 (ж) Отд. V № 258 и п. 3 (а) Отд. VII № 274 сего Перечня). Существующее примѣчаніе переименовывается въ примѣчаніе 1-е.		
165.	Пунктъ 33 изложить слѣдующимъ образомъ: п. 33 Копіи съ выдаваемыхъ золотопромышленникамъ: а) выписокъ изъ расчетныхъ вѣдомостей на золото и серебро, когда эти выписки выдаются въ дополненіе къ ассигновкамъ.	какъ подлинникъ, но не свыше 1 руб. за листъ.	13, п. 21, 45 и 48, п. б.
	б) съ расчетныхъ вѣдомостей, выдаваемыхъ изъ дѣлопроизводства присутственныхъ мѣстъ для справокъ . . .	60 коп. за листъ.	14, п. 3.
175.	Примѣчаніе замѣнить слѣдующимъ: Правило это распространяется на крѣпостные и ипотечные акты		

	о перепродажѣ купленныхъ при содѣйствіи Крестьянскаго Поземельнаго Банка земель, когда на новыхъ владѣльцевъ послѣднихъ переводится выданная при первоначальной ихъ покупкѣ ссуда или оставшаяся ко времени перепродажи часть таковой ссуды; купчія же крѣпости и акты ипотечные о перепродажѣ купленныхъ при содѣйствіи Крестьянскаго Поземельнаго Банка земель, когда на новыхъ владѣльцевъ послѣднихъ переводится выданная изъ сего Банка ссуда, оплачиваются актовымъ гербовымъ сборомъ высшаго оклада на общемъ основаніи (см. № 171).		
227.	Измѣнить примѣчаніе 1 къ № 227 и дополнить сей № двумя новыми примѣчаніями: *Примѣчаніе* 1. Въ отношеніи опредѣленія размѣра листа плана на городскія постройки, представляемаго на утвержденіе, надлежитъ руководствоваться прим. къ ст. 187 Устава Строительнаго, изд. 1900 г., по коему такимъ размѣромъ установленъ листъ казеннаго формата, тринадцати дюймовъ длины и 8 дюймовъ ширины (ст. 17 того Устава). *Примѣчаніе 2.* Единицею обложенія гербовымъ сборомъ прилагаемыхъ къ прошеніямъ и т. п. бумагамъ объ установкѣ или замѣнѣ паровыхъ котловъ,—чертежей и плановъ—признается площадь послѣднихъ, соотвѣтствующая четыремъ страницамъ листа гербовой бумаги, изготовляемой Экспедиціей Заготовленія Государственныхъ Бумагъ для оплаты простого гербоваго сбора (8 вершковъ въ длину и 5 вершковъ		

въ ширину), т. е. равная 160 квадратнымъ вершкамъ, при чемъ неполные 160 кв. вершковъ считаются за полные (рѣшеніе Общ. Собр. 1 и Кас. Департаментовъ Прав. Сен. 1895 г. по сборн. № 23). Въ такомъ же размѣрѣ опредѣляется листъ приложенія къ прошенію, на которомъ изображенъ чертежъ, планъ мѣстности и т. п., графически объясняющіе содержаніе прошенія или составляющіе предметъ ходатайства (ср. п. 1 № 243).

Примѣчаніе 3. Основаніемъ при исчисленіи гербоваго сбора, слѣдуемаго съ копій межевыхъ плановъ, выдаваемыхъ Межевою Канцеляріею, Губернскими Чертежнями и другими присутственными мѣстами на Александрійской планной бумагѣ, долженъ приниматься въ расчетъ листъ сей бумаги 23 вершковъ длиною и $15^1/_2$ вершковъ шириною (ст. 532 т. X ч. 2).

Правило, содержащееся въ примѣчаніи 2 къ № 227 Алфавитнаго Перечня, изд. 1902 г., остается въ силѣ, но примѣчаніе то переименовывается въ четвертое.

281. Примѣчаніе 1 замѣнить слѣдующимъ:

Счеты, подаваемые частными лицами и учрежденіями частнымъ же лицамъ и учрежденіямъ, а также въ правительственныя установленія и должностнымъ лицамъ, въ городскія, земскія и сословныя учрежденія, а равно учрежденія богоугодныя, благотворительныя, общественнаго призрѣнія и другія, оплачиваются гербовымъ сборомъ при выдачѣ, подачѣ или высылкѣ.

№ 75. 21-го марта 1904 года.

Александровскій Комитетъ о раненыхъ, озабоченный скорѣйшимъ обезпеченіемъ участи семействъ офицерскихъ чиновъ, погибшихъ въ военныхъ дѣлахъ на Дальнемъ Востокѣ, лишенъ возможности приходить своевременно на помощь этимъ семействамъ, какъ по неимѣнію въ канцеляріи Комитета свѣдѣній о составѣ семейства, оставшагося послѣ погибшаго, такъ и по неизвѣстности мѣста нахожденія семьи.

Въ виду этого Управляющій Морскимъ Министерствомъ приказалъ, чтобы всѣ командиры отдѣльныхъ частей и командъ Морского вѣдомства, по полученіи свѣдѣній о гибели на войнѣ кого-либо изъ офицерскихъ чиновъ своей части или команды, безотлагательно доставляли въ Главный Морской Штабъ, а также въ канцелярію Комитета о раненыхъ, полные послужные списки погибшихъ офицерскихъ чиновъ и требуемыя комитетомъ свѣдѣнія, при чемъ составъ семьи слѣдуетъ опредѣлять не только женою и дѣтьми, но близкими родственниками, проживавшими совмѣстно съ погибшимъ и состоявшими на его иждивеніи (мать, престарѣлый отецъ, сестры-дѣвицы, малолѣтнія братья и т. п.).

Объ этомъ Главный Морской Штабъ объявляетъ къ непремѣнному исполненію.

№ 77. 22-го марта 1904 года.

Объявляется циркуляръ Главнаго Штаба отъ 10-го сего марта за № 73, о включеніи китайской восточной и уссурійскихъ желѣзныхъ дорогъ въ прямое сообщеніе, по воинскимъ перевозкамъ, съ дорогами рельсовой сѣти.

Циркуляръ Главнаго Штаба.

№ 73. 10-го марта 1904 года.

Въ дополненіе и измѣненіе примѣчаній 1-го и 2-го § 2 «Правилъ о перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ воинскихъ чиновъ и грузовъ прямымъ сообщеніемъ», объявленныхъ при циркулярѣ Главнаго Штаба 1903 года № 197, а также пункта 2-го циркуляра Главнаго Штаба того же года № 195, китайская восточная и уссурійская желѣзныя дороги съ 10-го сего марта включаются

въ число линій, считающихся непрерывно между собою связанными по воинскимъ перевозкамъ, исполняемымъ по всѣмъ воинскимъ документамъ, кромѣ предѣльнаго билета лит. *Ж* и свидѣтельствъ лит. *Д* и *М*, а также лит. *Е*, когда по этому послѣднему слѣдуютъ одни воинскіе чины.

На основаніи изложеннаго на все протяженіе непрерывной воинской перевозки по желѣзнымъ дорогамъ рельсовой сѣти, перечисленнымъ въ рубрикѣ *а* пункта 2-го циркуляра Главнаго Штаба 1903 года № 195, со включеніемъ въ число ихъ китайской восточной и уссурійской желѣзныхъ дорогъ, надлежитъ выдавать одинъ воинскій документъ отъ станціи отправленія до станціи назначенія, за исключеніемъ перевозокъ: по предѣльному билету лит. *Ж* и свидѣтельствамъ лит. *Д* и *М*, а также лит. *Е*, когда по этому послѣднему слѣдуютъ одни нижніе чины, — на которыя необходимо выдавать отдѣльные документы на протяженіи: 1) до китайской восточной желѣзной дороги; 2) по китайской восточной дорогѣ и 3) за китайской восточной дорогой.

О вышеизложенномъ объявляется для свѣдѣнія и руководства по Военному вѣдомству.

№ 78. 28-го марта 1904 года.

Приказомъ Намѣстника Его Императорскаго Величества на Дальнемъ Востокѣ отъ 16-го марта сего года морская походная канцелярія при полевомъ управленіи Главнокомандующаго переименована въ морской походный штабъ Намѣстника Его Императорскаго Величества на Дальнемъ Востокѣ, по званію Главнокомандующаго флотомъ.

О чемъ Главный Морской Штабъ объявляетъ для свѣдѣнія.

№ 79. 28-го марта 1904 года.

Главный Морской Штабъ объявляетъ о слѣдующихъ назначеніяхъ, состоявшихся приказами командующаго флотомъ въ Тихомъ океанѣ:

НАЗНАЧЕНЫ: капитаны 2-го ранга: фонъ **Эссенъ**—временно командиромъ эскадреннаго броненосца «Севастополь»; **Бубновъ 2-й**—завѣдывающимъ 2-мъ отрядомъ миноносцевъ; **Назаревскій** — ко-

мандиромъ крейсера II ранга «Забіяка»; **Киткинъ 1-й**—временно командиромъ крейсера II ранга «Разбойникъ»; **Ивановъ 6-й** — командиромъ миннаго транспорта «Амуръ»; **Шульцъ 1-й** — временно командиромъ крейсера II ранга «Новикъ»; **Римскій-Корсаковъ 2-й** — командиромъ миноносца «Безпощадный»; **Дмитріевъ 2-й**—старшимъ офицеромъ эскадреннаго броненосца «Пересвѣтъ»; **Ивановъ 8-й**—старшимъ офицеромъ мореходной канонерской лодки «Отважный»; **Колюбакинъ 2-й**—старшимъ офицеромъ мореходной канонерской лодки «Бобръ»; **Гинтеръ** и **Погорѣльскій**—въ распоряженіе командира Владивостокскаго порта; **Бернатовичъ** и **Дефабръ 1-й**—въ распоряженіе командира порта Артуръ; **Альбриховичъ** и **Ратьковъ 1-й**—въ распоряженіе командира Квантунскаго экипажа; **Скорупо**—въ распоряженіе начальника 4-й Восточно-Сибирской стрѣлковой дивизіи генералъ-лейтенанта **Фокъ**; лейтенанты: **Скороходовъ** — исправляющимъ должность старшаго офицера эскадреннаго броненосца «Ретвизанъ»; **Поповъ 2-й**—старшимъ офицеромъ крейсера I ранга «Баянъ»; **Максимовъ 3-й**—командиромъ миноносца «Безшумный»; **Азарьевъ 1-й**—командиромъ миноносца «Бурный»; **Лукинъ**—командиромъ миноносца «Сторожевой»; **Бахиревъ**—командиромъ миноносца «Смѣлый»; **Тырковъ 2-й** — командиромъ миноносца «Разящій», и **Михайловъ 2-й** — флагъ-офицеромъ начальника отряда крейсеровъ въ Портъ-Артурѣ.

ВОЗВРАЩЕНЫ въ наличіе экипажей: капитанъ 1-го ранга **Чернышевъ**; капитаны 2-го ранга: **Давыдовъ 1-й** и **Боссе 1-й**, и лѣкарь, надворный совѣтникъ **Сиротининъ**; изъ нихъ послѣдніе трое *по болѣзни*.

№ 80. 28-го марта 1904 года.

На основаніи дѣйствующихъ постановленій, нижніе чины, призываемые изъ запаса, поощряются денежными выдачами за сбереженіе форменной одежды, съ которою они уходятъ въ запасъ и которая составляетъ ихъ собственность. Но въ виду разрѣшенія увольняемымъ нижнимъ чинамъ донашивать собственныя форменныя вещи въ теченіе перваго года состоянія въ запасѣ, нельзя требовать, чтобы призываемые изъ запаса являлись въ части въ форменной одеждѣ. Поэтому и при предстоящемъ призывѣ слѣдуетъ ограничиваться отбираніемъ у нижнихъ чиновъ той одежды, въ которой они явились, безразлично—форменной или неформен-

ной, которую по надлежащей дезинфекціи и хранить въ цейхгаузахъ до вторичнаго увольненія въ запасъ, для выдачи собственникамъ, взамѣнъ обмундированія, не выслуженнаго по срокамъ.

Буде же въ числѣ отбираемыхъ вещей окажутся вещи форменныя, годныя къ употребленію, то деньги, положенныя за сохраненіе ихъ, должны быть выдаваемы на руки, несмотря на то, что вещи оставляются въ цейхгаузахъ безъ употребленія до вторичнаго увольненія въ запасъ.

О чемъ Главный Морской Штабъ объявляетъ для надлежащаго свѣдѣнія и руководства.

№ 81. 24-го марта 1904 года.

Главный Морской Штабъ, въ дополненіе къ циркуляру своему отъ 4-го февраля за № 32, при семъ объявляетъ по Морскому вѣдомству циркуляръ Главнаго Штаба отъ 8-го февраля сего года за № 39, объ измѣненіи списка должностей комендантовъ желѣзнодорожныхъ станцій.

Циркуляръ Главнаго Штаба.

№ 39. 8-го февраля 1904 года.

На основаніи п. 2 Высочайше утвержденнаго, въ 30-й день января 1887 года, «Положенія о комендантахъ желѣзнодорожныхъ станцій» въ мирное время (ст. 467 кн. II Св. Воен. Пост. 1869 года изд. 2), управленіе коменданта желѣзнодорожной станціи «Москва» московско-павелецкой желѣзной дороги (1-го разряда) упразднено и вновь образовано управленіе коменданта желѣзнодорожной станціи «Томскъ» (1-го разряда).

Объ изложенномъ объявляется, въ дополненіе къ циркуляру Главнаго Штаба 4-го декабря 1902 года № 252, къ руководству.

№ 83. 31-го марта 1904 года.

Принятые на дѣйствительную службу, въ силу именного Высочайшаго повелѣнія Правительствующему Сенату отъ 22-го сего марта, шкиперы и штурманы, имѣющіе установленные дипломы или свидѣтельства на право допущенія къ экзаменамъ на чинъ прапорщика, могутъ быть въ настоящее время допускаемы къ

экзамену послѣ 6 недѣль плаванія на военныхъ судахъ, при условіи одобрительной аттестаціи судового начальства.

Эти лица, какъ произведенныя въ офицеры, такъ и остающіяся нижними чинами, должны продолжать дѣйствительную службу на общемъ основаніи и зачисляться въ запасъ флота не ранѣе остальныхъ призванныхъ изъ запаса чиновъ.

№ 84. 1-го апрѣля 1904 года.

Призваннымъ изъ запаса офицерскимъ чинамъ и кондукторамъ надлежитъ выдавать на экипировку: 1) бывшимъ на дѣйствительной службѣ въ офицерскихъ чинахъ—по *сто* рублей, на основаніи приказа по Морскому вѣдомству отъ 15-го октября 1900 года за № 172); 2) произведеннымъ въ офицеры во время состоянія въ запасѣ—по *двѣсти* рублей, на основаніи приказа по Морскому вѣдомству отъ 10-го февраля сего года за № 26. — Къ числу послѣднихъ относятся поручики, подпоручики и прапорщики изъ нижнихъ чиновъ, указанныхъ во временномъ положеніи о прапорщикахъ запаса флота; 3) призваннымъ изъ запаса флота старшимъ боцманамъ и кондукторамъ—по *сто* рублей, на основаніи пункта 3-го положенія о кондукторахъ флота.

Изъ этихъ пособій никакихъ вычетовъ не производить.

№ 85. 1-го апрѣля 1904 года.

Объявляется къ руководству приказъ по Военному вѣдомству отъ 7-го марта сего года за № 119.

Приказъ по Военному вѣдомству.

№ 119. 7-го марта 1904 года.

Въ настоящее время, при массовыхъ воинскихъ перевозкахъ на Дальній Востокъ, вызванныхъ войной съ Японіей, въ виду ограниченной провозоспособности Великаго Сибирскаго пути и тѣхъ громадныхъ перевозокъ, которыя должны быть имъ выполнены, очень серіозное значеніе имѣетъ надлежащее и полное использованіе подъемной силы каждой единицы подвижного со-

става, слѣдующей въ поѣздахъ нашей рельсовой сѣти въ востоку отъ р. Волги, по направленію къ театру военныхъ дѣйствій.

Для достиженія вышеизложеннаго предлагается обратить самое строгое вниманіе на надлежащую и наиболѣе компактную погрузку воинскихъ поѣздовъ, преслѣдуя постоянно одну цѣль — занимать какъ можно меньшее количество единицъ подвижного состава, не выходя погрузкой изъ предѣльнаго его очертанія (габарита) и подъемной силы вагоновъ и платформъ. Наблюденіе за выполненіемъ этого вмѣняется въ обязанность всѣмъ начальствующимъ лицамъ перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ воинскихъ частей, а особенно завѣдывающимъ передвиженіемъ войскъ и комендантамъ желѣзнодорожныхъ станцій, которые должны настойчиво напоминать войскамъ о соблюденіи указаннаго въ этомъ приказѣ.

Завѣдывающимъ передвиженіемъ войскъ и комендантамъ станцій предоставляется право уменьшать составъ воинскаго поѣзда, опредѣленный въ планахъ и расчетахъ Главнаго Штаба, если при погрузкѣ окажется это возможнымъ.

№ 90. 7-го апрѣля 1904 года.

Главный Морской Штабъ объявляетъ, что приказомъ Намѣстника Его Императорскаго Величества на Дальнемъ Востокѣ, въ морской походный штабъ Намѣстника, по званію Главнокомандующаго флотомъ назначены: начальникомъ штаба—контръ-адмиралъ **Витгефтъ**; флагъ-капитаномъ — капитанъ 1-го ранга **Эбергардтъ**; старшими флагъ-офицерами — капитаны 2-го ранга: **Ульяновъ** и **Поликарповъ**; флагъ-офицерами—лейтенанты: **Кнорринтъ 2-й** и **Кедровъ 4-й**, мичманы: Василій **Яковлевъ**, Олегъ **Эллисъ** и Владиміръ **Шмидтъ**; флагманскимъ минеромъ—лейтенантъ **Савинскій**; флагманскимъ артиллеристомъ — лейтенантъ **Кѣтлинскій**; флагманскимъ штурманомъ — лейтенантъ **Азарьевъ 1-й**; флагманскими механиками: — инспекторъ механической части **Линдебекъ** и флагманскій инженеръ-механикъ **Лукьяновъ**; флагманскимъ корабельнымъ инженеромъ — старшій судостроитель **Вешкурцовъ**; флагманскими врачами—статскіе совѣтники: **Ястребовъ** и **Бунге**; флагманскимъ оберъ-аудиторомъ—подполковникъ **Эйкаръ**; старшимъ дѣлопроизводителемъ—коллежскій секретарь **Ниневе**, и младшимъ дѣлопроизводителемъ—коллежскій регистраторъ **Деденко**.

№ 96. 12-го апрѣля 1904 года.

Управляющій Морскимъ Министерствомъ приказалъ назначить: 1) въ артиллерійскій классъ 30 офицеровъ, въ томъ числѣ — 20 отъ Балтійскихъ флотскихъ экипажей и 10 отъ Черноморскихъ; 2) въ минный офицерскій классъ 30 офицеровъ, въ томъ числѣ—20 отъ Балтійскихъ флотскихъ экипажей и 10 отъ Черноморскихъ; 3) въ классъ минныхъ механиковъ 10 инженеръ-механиковъ, въ томъ числѣ—6 отъ Балтійскихъ флотскихъ экипажей и 4 отъ Черноморскихъ; 4) въ морскую учебно-стрѣлковую команду 10 офицеровъ, въ томъ числѣ—6 отъ Балтійскихъ флотскихъ экипажей и 4 отъ Черноморскихъ; въ водолазную школу 6 офицеровъ, въ томъ числѣ—4 отъ Балтійскихъ флотскихъ экипажей и 2 отъ Черноморскихъ.

Списки офицеровъ, желающихъ поступить въ артиллерійскій и минный офицерскіе классы, а за недостаткомъ таковыхъ, и списки офицеровъ, назначаемыхъ по распоряженію начальства, должны быть доставлены въ Главный Морской Штабъ къ 15-му мая сего года.

№ 98. 12-го апрѣля 1904 года.

Главный Морской Штабъ объявляетъ о слѣдующихъ назначеніяхъ, состоявшихся приказами Намѣстника Его Императорскаго Величества на Дальнемъ Востокѣ:

Контръ-адмиралу **Матусевичу** поручено завѣдываніе морскими командами на берегу, съ подчиненіемъ ему строевого отдѣла управленія порта Артуръ, на правахъ младшаго флагмана.

НАЗНАЧЕНЫ: лейтенанты: **Долгобородовъ** — командиромъ миноносца «Лейтенантъ Бураковъ», **Шрейбергъ**—временно-исправляющимъ должность главнаго минера Порта-Артуръ, **Унковскій**—въ распоряженіе коменданта крѣпости Владивостокъ, и **Ienишъ**—въ распоряженіе коменданта крѣпости Портъ-Артуръ.

УВОЛЕНЫ *въ отпускъ*: капитанъ 2-го ранга **Симоновъ** во Владивостокъ, *по болѣзни*, до излѣченія, и оберъ-аудиторъ, подполковникъ по адмиралтейству **Старкъ**, въ *3 мѣсячный* отпускъ въ Россію, *по болѣзни*, съ отчисленіемъ отъ занимаемой должности.

ВОЗВРАЩЕНЫ *въ наличіе экипажей*: капитанъ 2-го ранга **Дрешеръ**, *по болѣзни*, и докторъ медицины, коллежскій совѣтникъ Андрей **Васильевъ**.

№ 101. 13-го апрѣля 1904 года.

Главный Морской Штабъ объявляетъ для свѣдѣнія, что командирами миноносцевъ въ Портъ-Артурѣ состоятъ: капитаны 2-го ранга: **Елисѣевъ** — командиромъ миноносца «Боевой»; **Римскій-Корсаковъ 2-й**—командиромъ миноносца «Безпощадный»; **Опацкій**—командиромъ миноносца «Внушительный»; **Шельтинга** —командиромъ миноносца «Грозовой»; **Цвингманъ**—командиромъ миноносца «Бойкій»; **Криницкій**—командиромъ миноносца «Сильный»; **Клюпфель**—командиромъ миноносца «Сердитый»; **Травлинскій**—командиромъ миноносца «Рѣшительный»; лейтенанты: **Хмѣлевъ**—командиромъ миноносца «Бдительный»; **Трухачевъ 1-й** — командиромъ миноносца «Безстрашный»; **Максимовъ 3-й** — командиромъ миноносца «Безшумный»; **Стеценко 2-й** — командиромъ миноносца «Внимательный»; **Рихтеръ 1-й**—командиромъ миноносца «Выносливый»; **Карповъ** — командиромъ миноносца «Властный»; **Тырковъ 3-й**—командиромъ миноносца «Буряый»; **Бахиревъ**—командиромъ миноносца «Смѣлый»; **Лукинъ** — командиромъ миноносца «Сторожевой»; **Хоменко**—командиромъ миноносца «Скорый»; **Кузьминъ-Короваевъ 1-й**—командиромъ миноносца «Стройный»; **Тырковъ 2-й**—командиромъ миноносца «Разящій»; **Лепко**—командиромъ миноносца «Расторопный», и **Долгобородовъ** — командиромъ миноносца «Лейтенантъ Бураковъ».

ЦИРКУЛЯРЪ ГЛАВНАГО УПРАВЛЕНІЯ КОРАБЛЕСТРОЕНІЯ И СНАБЖЕНІЙ

№ 2. 20-го марта 1904 года.

При ревизіи денежной отчетности учрежденій Морского вѣдомства, Департаментомъ Военной и Морской Отчетности замѣчено, что распорядители кредитами нерѣдко производятъ денежныя выдачи изъ неподлежащихъ смѣтныхъ подраздѣленій, не согласуя надобности предстоящаго расхода съ назначеніемъ кредитовъ по смѣтѣ.

Таковыя нарушенія правилъ о производствѣ денежныхъ выдачъ, не говоря уже о незаконности ихъ, весьма вредно отзываются въ частности на исчисленіяхъ смѣтъ Морского Министерства и, какъ

это указываетъ названный Департаментъ, даже на интересахъ казны.

Имѣя въ виду, что при исполненіи финансовыхъ смѣтъ замѣна недостатковъ сбереженіями допускается только по второстепеннымъ подраздѣленіямъ смѣты (статьямъ), и то исключительно съ разрѣшенія Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, а главныя подраздѣленія смѣты (параграфы), въ смѣтномъ перечнѣ излагаемыя, представляютъ, въ теченіе всего смѣтнаго періода, неизмѣняемыя для распорядителей кредитами нормы, Главное Управленіе Кораблестроенія и Снабженій, по приказанію Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, проситъ всѣ отчетныя учрежденія Морского вѣдомства, для устраненія обнаруженныхъ Департаментомъ Военной и Морской Отчетности отступленій отъ установленныхъ закономъ правилъ, впредь денежныхъ расходовъ изъ неподлежащихъ смѣтныхъ подраздѣленій не производить.

№ 3. 2-го апрѣля 1904 года.

ПО ОТДѢЛУ ЗАГОТОВЛЕНІЙ.

Въ виду приказа Управляющаго Морскимъ Министерствомъ отъ 27-го апрѣля 1901 года за № 82, отдѣлъ заготовленій Главнаго Управленія Кораблестроенія и Снабженій объявляетъ для руководства слѣдующія цѣны, установленныя, примѣнительно къ правиламъ Наказа по Управленію Морскихъ вѣдомствъ ст. 651, на 1903 годъ, на сдаваемое экипажами и командами въ магазины экономическое топливо и отпускаемое въ постороннія вѣдомства за деньги, а именно: дрова для С.-Петербургскаго и Кронштадтскаго портовъ и каменный уголь для С.-Петербургскаго, Кронштадскаго, Ревельскаго, Императора Александра III и Свеаборгскаго портовъ.

Каменный уголь.	Цѣна на экономическое топливо.	Цѣна на топливо, отпускаемое въ постороннія вѣдомства (съ надбавкою 10%).
Для Кронштадтскаго порта, за пудъ. .	13,69 к.	15,54 к.
» С.-Петербургскаго порта, за пудъ .	13,82 »	15,75 »
» порта Императора Александра III .	13,72 »	15,68 »
» Ревельскаго порта	13,83 »	15,77 »
» Свеаборгскаго порта	13,29 »	15,70 »

	Цѣна на экономическое топливо.	Цѣна на топливо, отпускаемое въ постороннія вѣдомства (съ надбавкою 10%).
Дрова.		
Для Кронштадтскаго порта.		
а) трехполѣнныя, смѣсь сосновыхъ съ еловыми; за сажень	16 р. — к.	17 р. 60 к.
б) однополѣнныя, тоже.	4 » 55 »	5 » 17 »
Для С.-Петербургскаго порта.		
а) трехполѣнныя, смѣсь сосновыхъ съ еловыми, за сажень.	15 » — »	16 » 50 »
б) однополѣнныя, тоже.	4 » 35 »	4 » 95 »

СПИСОКЪ

нижнихъ чиновъ флота, погибшихъ во время военныхъ дѣйствій.

(Объявленный въ циркулярахъ Главнаго Морского Штаба за №№ 73, 74 и 95).

Убиты, погибли и умерли отъ ранъ:

Циркулярами Главнаго Морского Штаба 16-го и 19-го февраля за №№ 36 и 39 показаны въ числѣ убитыхъ на «Варягѣ» матросы: Василій **Холмыковъ**, Александръ **Кузнецовъ** и кочегаръ 1-й ст. Андрей Егоровъ **Леонтьевъ**. По позднѣйшему донесенію всѣ живы. Родные: **Холмыкова**, **Кузнецова** и **Леонтьева** вмѣстѣ съ симъ поставляются въ извѣстность о происшедшей ошибкѣ.

Кромѣ указанныхъ въ циркулярахъ за №№ 36 и 39 считать убитымъ на крейсерѣ I ранга «Варягъ» матроса Гавріила Тихонова **Миронова**—(Самарской губ., Бугульминскаго уѣзда, Богоявленской волости, деревни Медвѣдевки, холостъ).

Въ циркулярѣ за № 36, показанныхъ убитыми: вмѣсто Андрея **Кофимова** слѣдуетъ считать комендора Андрея **Трофимова**—(Вологодской губ., Устьсысольскаго уѣзда, Номульской волости, деревни Боръ, холостъ) и къ фамиліи комендора Дмитрія **Шарапова** дополнить слова:—(Вологодской губ., Никольскаго уѣзда, Бобровско-Захаровской волости, деревни Селиваново, холостъ).

ПЕНСІИ ИЗЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ.

Списокъ лицамъ, коимъ назначены пенсіи изъ эмеритальной кассы Морского вѣдомства.

За январь мѣсяцъ 1904 года.

Кому именно:	Количество пенсій въ годъ. Р. К.	За какое время службы.	Число платн. лѣтъ.
Генералъ-лейтенанту Анатолію Рафаиловичу **Крижановскому**	166—62	35	5
Тайному совѣтнику Алексѣю Александровичу **Ратькову-Рожнову**	1 766—51	35	35
Контръ-адмиралу Виктору Ѳедоровичу **Брандтъ**	1 295—22	35	34
Генералъ-маіору Николаю Ричардовичу **Трувеллеръ**	1 083—11	35	27
Дѣйствительному статскому совѣтнику Эдуарду Степановичу **Тарашкевичу** . . .	1 137—26	По сокращенному сроку. —	29
Коллежскому совѣтнику Александру Дмитріевичу **Неронову**	118—80	35	4
Подполковнику корп. фл. шт. Александру Дмитріевичу **Антонову**	481—08	31	28
Коллежскому асессору Михаилу Ивановичу **Кошуняеву**	506—92	35	33
Титулярному совѣтнику Михаилу Ѳедоровичу **Тюкину**	283—65	31	20
Вдовамъ и дѣтямъ:			
Умершихъ на службѣ:			
Вице-адмирала, Валеріи Александровнѣ **Стромиловой**	883—25	35	35
Контръ-адмирала, Маріи Рудольфовнѣ **Шестаковой**	647—61	35	34
Сыновьямъ: Георгію . . . . . Александру. . . . . Дочерямъ: Маріи . . . . . Ольгѣ . . . . . Елизаветѣ	647—61	—	—

Кому именно:	Количество пенсій въ годъ. Р. К.	За какое время службы.	Число платн. лѣтъ.
Капитана 2-го ранга, Агніи Ивановнѣ **Кочетовой**	119—49	25	20
Сыновьямъ: Дмитрію . . . . . Сергѣю . . . . . Дочерямъ: Эмиліи . . . . . Маргаритѣ . . . . . Агніи . . . . . Галѣ.	119—49	—	—
Подполковниковъ по адмиралтейству:			
Маріи Сергѣевнѣ **Брянцевой**	292—21	35	30
Сыну Борису	97—30	—	—
Дочери Ольгѣ	97—40	—	—
Еленѣ Александровнѣ **Болеславской** .	243—70	35	23
Дочери Ядвигѣ	81—23	—	—
	По сокращенному сроку.		
Валентинѣ Петровнѣ **Бѣловой**	250—47	—	24
Сыну Вадиму	83—49	—	—
Дочери Лидіи	83—49	—	—
Умершихъ пенсіонеровъ:			
Генералъ-маіора, Маріи Михайловнѣ **Скрябиной**	500—94	35	24
Капитана 1-го ранга, Агриппинѣ Андреевнѣ **Саговской**	209—85	35	18
Коллежскаго совѣтника, Маріи Рудольфовнѣ **Мочалиной**	234—67	31	27
Штабсъ-капитана по адмиралтейству, Аннѣ Арсеньевнѣ **Саталкиной**.	146—09	35	19
Генералъ-маіора **Любимова**, дочери Софіи.	166—98	35	24
Итого . . .	11 744—54	—	—

За февраль мѣсяцъ 1904 года.

Кому именно:	Количество пенсій въ годъ. Р. К.	За какое время службы.	Число платн. лѣтъ.
Тайному совѣтнику Евгенію Александровичу **Завалишину**	1 766—51	35	35
Контръ-адмиралу Николаю Александровичу **Ушакову**.	1 200—45	35	31
Дѣйствительному статскому совѣтнику Ильѣ Петровичу **Тишкову**.	1 137—26	По сокращенному сроку. —	29
Коллежскому асессору Сергѣю Ивановичу **Васильеву**	380—19	35	22
Вдовамъ и дѣтямъ:			
Умершихъ на службѣ:			
Вице-адмирала, Софіи Ивановнѣ **Реуновой**.	883—25	35	35
Полковника по адмиралтейству, Ольгѣ Александровнѣ **Алексѣевой**	441—08	35	35
Дочери Ольгѣ	147—02	—	—
Надворнаго совѣтника, Варварѣ Ивановнѣ **Спиргатисъ**	157—05	29	16
Подполковника корп. мор. арт., Екатеринѣ Николаевнѣ **Данчичъ**	244—25	27	24
Дочерямъ: Вѣрѣ.	81—41	—	—
Зинаидѣ	81—41	—	—
Аннѣ	81—41	—	—
Подполковника корп. мор. арт., Аннѣ Ануфріевнѣ **Каликановой**.	300—11	35	31
Дочерямъ: Риммѣ	300—11	—	—
Лидіи			
Галѣ.			
Любови			
Ксеніи			

Кому именно:	Количество пенсій въ годъ. Р. К.	За какое время службы.	Число платн. лѣтъ.
Губернскаго секретаря, Любови Павловнѣ **Яковлевой**	По сокращенному сроку. 89—48	—	7
Сыновьямъ: Ѳедору	89—48	—	—
Николаю			
Владиміру			
Леониду			
Капитана 2-го ранга **Степанова**, круглымъ сиротамъ, дочерямъ: Маріи . . .	По сокращенному сроку. 125—23	—	24
Еленѣ . . .	125—23	—	—
Умершихъ пенсіонеровъ:			
Капитана 2-го ранга, Александрѣ Николаевнѣ **Обезъяниновой**	150—50	28	16
Капитана 1-го ранга, Маріи Яковлевнѣ **Постельниковой**	По сокращенному сроку. 189—54	—	15
Сыну Владиміру	189—54	—	—
Дочерямъ: Александрѣ			
Иннѣ			
Софіи			
Коллежскаго секретаря, Наталіи Дмитріевнѣ **Семеновой**	101—50	28	16
Сыновьямъ: Василію	33—83	—	—
Александру	23—83	—	—
Дочери Наталіи	33—83	—	—
Статскаго совѣтника **Трезорукова**, круглымъ сиротамъ, дочерямъ: Вѣрѣ . .	208—11	34	34
Надеждѣ .	208—11	—	—
Маріи. .	208—11	—	—
Итого . . .	8 987 р. 83 к.	—	—

ОТЧЕТЪ О СОСТОЯНІИ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ.

ЗА ФЕВРАЛЬ 1904 ГОДА.

(Слушанъ въ Адмиралтействъ-Совѣтѣ 14-го апрѣля 1904 года).

О НАЛИЧНОМЪ СОСТОЯНІИ КАССЫ И О ДОХОДАХЪ И РАСХОДАХЪ ОНОЙ ЗА ИСТЕКШІЙ ФЕВРАЛЬ МѢСЯЦЪ 1904 ГОДА.

Къ 1-му февраля эмеритальнаго капитала состояло:

Наличныхъ денегъ:

По государственному банку	300 р. 63 к.
По главному казначейству	8 225 » 38 »
Итого	8 526 р. 01 к.
Процентныхъ бумагъ на	26 392 965 р. — к.
Всего	26 401 491 р. 01 к.

Приходъ и расходъ въ февралѣ.

I.

По государственному банку.

Приходъ наличныхъ денегъ:

Проценты по сроку 1-го февраля:

По 3% серіямъ государственнаго казначейства на 120 000 р. .	3 600 р. — к.
А съ наличными деньгами, остававшимися къ 1-му февраля 1904 года (300 р. 63 к.)	3 900 » 63 »

Расходъ наличныхъ денегъ:

Передано въ главное казначейство	3 700 р. — к.
Затѣмъ къ 1-му марта 1904 года наличныхъ денегъ по государственному банку (изъ нихъ 170 р. 62½ к. въ безсрочномъ вкладѣ) оставалось	200 » 63 »

Процентныя бумаги:

Прихода и расхода процентныхъ бумагъ не было и къ 1-му марта 1904 года ихъ попрежнему состоитъ на . . . . . 26 392 965 р. — к.

II.

По главному казначейству.

Приходъ:

Перечислено главнымъ управленіемъ кораблестроенія и снабженій, въ счетъ вычетовъ причитающихся съ содержанія чиновъ Морского вѣдомства по смѣтѣ 1904 г.	14 455 р. 38 к.
Передано изъ государственнаго банка	3 700 » — »
Вычеты удержанные съ чиновъ Морского вѣдомства при производствѣ денежныхъ выдачъ	9 303 » 56 »
Поступило въ возвратъ неправильно выданныхъ пенсій . . .	406 » 20 »
Итого прихода . . .	27 865 р. 14 к.
А съ наличными деньгами остававшимися къ 1-му февраля 1904 года (8 225 р. 38 к.)	36 090 р 52 к.

Расходъ:

Перечислено въ государственный доходъ на пенсіи	30 000 р. — к.
Содержаніе отдѣленія—жалованье за февраль и столовыя на мартъ	973 » 32 »
Итого расхода . . .	30 973 р. 32 к.
Затѣмъ къ 1-му марта 1904 года наличныхъ денегъ по главному казначейству оставалось	5 117 р. 20 к.

Всего же эмеритальнаго капитала къ 1-му марта 1904 года состояло:

Наличныхъ денегъ	5 317 р. 83 к.
Процентныхъ бумагъ на	26 392 965 р. — к.
Всего	26 398 282 р. 83 к.

ВѢДОМОСТЬ

ДЕНЕЖНЫМЪ ДОКУМЕНТАМЪ НА КАПИТАЛЫ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ.

къ 1-му марта 1904 года.

1904 года, апрѣля 14-го дня, Адмиралтействъ-Совѣтъ, на основаніи 137 ст. Положенія объ эмеритальной кассѣ, свидѣтельствовалъ денежные документы, принадлежащіе эмеритальной кассѣ къ 1-му марта 1904 года, и нашелъ, что всѣхъ такихъ документовъ состояло къ 1-му марта 1904 г. на сумму 26 398 282 р. 83 к., какъ показано въ подробной вѣдомости, приложенной къ представленію завѣдывающаго дѣлами эмеритальной кассы отъ 10-го апрѣля 1904 года, за № 268.

Подлинный подписали: *К. Пилкинъ*, *В. Шмидтъ*, *Н. Казнаковъ*, *Я. Купреяновъ*, *А. Колокольцовъ*, *В. Верховской*, *И. Диковъ*, *К. де-Ливронъ*, *Ф. Суліевъ* и директоръ канцеляріи *Е. Стеблинъ-Каменскій*.

Наименованіе документовъ.	№№ росписокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число билетовъ.	На сумму. Рубли.	Коп.
I. По Государственному банку. Книга на записку текущаго счета эмеритальной кассы въ государственномъ банкѣ, по которой состоитъ въ остаткѣ	—	—	—	30	00½
II. Книга безсрочнаго вклада за № 69 057, по которой числится.	—	—	—	170	62½
III. Росписки государственнаго банка въ пріемѣ на храненіе процентныхъ бумагъ, принадлежащихъ эмеритальной кассѣ Морского вѣдомства, а именно:					
1) *На билеты государственной комиссіи погашенія долговъ*:		*1886 г.*			
5-го 5% займа	453884	Октября 2.	6	149 500	—
6-го 5% »	453883	» 2.	3	58 500	—
4% непрерывно-доходные . . .	453886	» 2.	16	564 865	—
				772 865	—

Наименованіе документовъ.	№№ росписокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число билетовъ.	На сумму. Рубли.	Коп.
На закладные листы земельныхъ банковъ:					
		1903 г.			
2) $4^1/_2{}^0/_0$ бессарабско-таврическаго.	958709	Декабря 3.	544	595 900	—
		1904 г.			
	959163	Января 5.	52	308 300	—
				904 200	
		1897 г.			
3) $4^1/_2{}^0/_0$ виленскаго	816311	Ноября 7.	50	50 000	—
		1898 г.			
	837170	Іюля 4.	336	308 600	—
		1899 г.			
	867568	Октября 2.	50	50 000	—
		1904 г.			
	959164	Января 5.	456	447 000	—
				855 600	—
		1898 г.			
4) $4^1/_2{}^0/_0$ донскаго.	837409	Іюля 7.	65	65 000	—
		1903 г.			
	950153	Іюля 1.	987	1 003 900	—
	958705	Декабря 23.	55	98 000	—
		1904 г.			
	959162	Января 5.	141	449 600	—
	959469	» 9.	300	200 000	—
				1 816 500	—

Наименованіе документовъ.	№№ росписокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число билетовъ.	На сумму. Рубли.	Коп.
		1897 г.			
5) 4½% кіевскаго.	808312	Іюля 1.	117	105 600	—
	812584	Сентября 11.	100	100 000	—
	814706	Октября 10.	62	75 000	—
		1898 г.			
	824204	Марта 4.	11	50 000	—
	825142	» 13.	54	54 000	—
	837172	Іюля 4.	228	97 000	—
		1899 г.			
	863229	Іюля 14.	25	25 000	—
	864568	Августа 7.	164	100 000	—
	864849	» 12.	166	200 000	—
		1900 г.			
	872440	Января 3.	10	50 000	—
	872717	» 8.	56	64 000	—
		1901 г.			
	893658	Января 5.	9	50 000	—
	916122	Декабря 29.	461	498 000	—
		1902 г.			
	916511	Января 7.	69	69 000	—
				1 537 600	—
		1899 г.			
6) 4½% московскаго	853636	Марта 15.	55	140 000	—
	864567	Августа 7.	38	100 000	—
	864850	» 12.	53	100 000	—
		1900 г.			
	872439	Января 3.	5	50 000	—

Наименованіе документовъ.	№№ росписокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число билетовъ.	На сумму. Рубли.	Коп.
		1901 г.			
	893849	Января 9.	95	692 000	—
	893990	» 11.	9	50 000	—
	895195	» 30.	9	25 000	—
		1902 г.			
	916513	Января 7.	23	117 000	—
		1903 г.			
	947239	Мая 24.	1	1 000	—
	958706	Декабря 23.	109	369 000	—
				1 644 000	—
7) $4^1/_2\%$ нижегородско-самарскаго.		*1898 г.*			
	825152	Марта 13.	8	40 000	—
	843783	Октября 5.	20	100 000	—
		1899 г.			
	848840	Января 5.	44	200 400	—
	864854	Августа 12	46	50 000	—
	867565	Октября 2.	50	50 000	—
				440 400	—
8) $4^1/_2\%$ полтавскаго	816315	*1897 г.* Ноября 7.	50	50 000	—
		1898 г.			
	824203	Марта 4.	50	50 000	—
	824439	» 6.	75	75 000	—
	825147	» 13.	70	50 000	—
	843782	Октября 5.	200	200 000	—
		1899 г.			
	848841	Января 5.	20	20 000	—
	863228	Іюля 14.	104	90 000	—
	863620	» 20.	91	100 000	—
	864853	Августа 12.	95	50 000	—
	867288	Сентября 27.	268	300 000	—
		1900 г.			
	872441	Января 3.	24	62 000	—
	872719	» 8.	35	29 000	—
	893112	Декабря 21.	13	40 000	—

Наименованіе документовъ.	№№ росписокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число билетовъ.	На сумму. Рубли.	Коп.
		1901 г.			
	894254	Января 16.	10	100 000	—
		1902 г.			
	937733	Декабря 19.	136	93 000	—
		1903 г.			
	942811	Марта 24.	66	50 000	—
	950154	Іюля 1.	1331	983 400	—
		1904 г.			
	959016	Января 3.	59	50 000	—
	959213	» 7.	160	160 000	—
	959474	» 9.	100	100 000	—
				2 652 400	—
		1898 г.			
9) $4^1/_2\%$ с.-п.-бурго-тульскаго.	825151	Марта 13.	15	15 000	—
	828805	Апрѣля 29.	65	65 000	—
	837173	Іюля 4.	41	20 500	—
	847073	Декабря 2.	309	305 000	—
		1899 г.			
	863227	Іюля 14.	96	85 000	—
	864566	Августа 7.	93	100 000	—
	867566	Октября 2.	86	150 000	—
		1900 г.			
	872720	Января 8.	101	193 000	—
		1902 г.			
	937732	Декабря 19.	310	293 500	—
		1903 г.			
	942812	Марта 24.	116	100 900	—
	950155	Іюля 1.	355	395 000	—
	958707	Декабря 23.	33	49 000	—
		1904 г.			
	959473	Января 9.	100	100 000	—
				1 881 900	—
		1899 г.			
10) $4^1/_2\%$ харьковскаго . . .	863621	Іюля 20.	1	10 000	—
		1903 г.			
	950156	Іюля 1.	1132	933 200	—

Наименованіе документовъ.	№№ роспи-сокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число биле-товъ.	На сумму. Рубли.	Коп.
		1903 г.			
	958710	Декабря 23.	682	707 000	—
		1904 г.			
	959472	Января 9.	100	100 000	—
				1 750 200	—
		1897 г.			
11) $4^1/_2\%$ херсонскаго	812585	Сентября 11.	18	50 000	—
		1898 г.			
	844933	Октября 27.	48	99 000	—
		1899 г.			
	863368	Іюля 16.	40	200 000	—
	864851	Августа 12.	18	50 000	—
	867287	Сентября 27.	50	170 000	—
	868798	Октября 25.	31	155 000	—
	869090	» 30.	20	100 000	—
		1901 г.			
	875791	Марта 1.	75	99 000	—
		1902 г.			
	922197	Апрѣля 4.	109	124 100	—
	922688	» 10.	64	216 000	—
	924372	Мая 8.	22	54 000	—
	924999	» 15.	39	74 300	—
	932732	Сентября 7.	18	50 000	—
		1903 г.			
	938793	Января 13.	60	274 600	—
	950768	Іюля 10.	9	25 000	—
	952539	Августа 23.	482	970 900	—
				2 711 900	—
12) $4^1/_2\%$ ярославско-костром-ского		*1899 г.*			
	868799	Октября 25.	41	100 000	—
	869089	» 30.	22	50 000	—
		1901 г.			
	894518	Января 19.	59	100 000	—
	916124	Декабря 29.	24	24 000	—
		1903 г.			
	958708	Декабря 23.	46	146 000	—
				420 000	—

Наименованіе документовъ.	№№ росписокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число билетовъ.	На сумму. Рубли.	Коп.
13) *На 4% государственную ренту.*	864867	*1899 г.* Августа 13.	476	500 000	—
	896721	*1901 г.* Марта 1.	200	1 000 000	—
				1 500 000	—
14) *На 4% облигаціи займа г. С.-Петербурга 1898 г.* . . .	852211	*1899 г.* Февраля 22.	55	1 375 000	—
	956967	*1903 г.* Ноября 25.	677	1 019 900	—
				2 394 900	—
15) *На 4% облигаціи московско-казанской жел. дороги* .	955729	*1903 г.* Октября 28.	8520	**4 990 500**	—
16) *На 3% серіи государственнаго казначейства*	959470	*1904 г.* Января 9.	1835	120 000	—
Итого процентныхъ бумагъ . .	—	—	—	26 392 965	—
А съ наличными деньгами (200 р. 63 к.)	—	—	—	26 393 165	63
IV. По Главному казначейству. Отчетная вѣдомость главнаго казначейства за февраль мѣсяцъ 1904 года о спеціальныхъ средствахъ эмеритальной кассы, по которой значится къ 1-му марта 1904 г. въ остаткѣ	—	—	—	5 117	20
Всего же эмеритальнаго капитала къ 1-му марта 1904 года состояло	—	—	—	26 398 282	83

Подписали: Завѣдывающій дѣлами эмеритальной кассы *Ф. Суліевъ*, скрѣпилъ Старшій дѣлопроизводитель *А. Кудиновичъ*.

ОТЧЕТЪ О СОСТОЯНІИ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ

за мартъ 1904 года.

(Слушанъ въ Адмиралтействъ-Совѣтѣ 14-го апрѣля 1904 года).

О НАЛИЧНОМЪ СОСТОЯНІИ КАССЫ И О ДОХОДАХЪ И РАСХОДАХЪ ОНОЙ ЗА ИСТЕКШІЙ МАРТЪ МѢСЯЦЪ 1904 ГОДЪ.

Къ 1-му марта эмеритальнаго капитала состояло:

Наличныхъ денегъ:

По государственному банку	200 р. 63	к.
По главному казначейству	5 117 » 20	»
Итого	5 317 р. 83	к.
Процентныхъ бумагъ на	26 392 965 р. —	к.
Всего.	26 398 282 р. 83	к.

Приходъ и расходъ въ январѣ.

I.

По государственному банку.

Приходъ наличныхъ денегъ:

Проценты по сроку 1-го марта:

По $4^1/_2{}^0/_0$ закладнымъ листамъ херсонскаго земельнаго банка на 2 711 900 р.	61 017 р. 75 к.	
По $4^0/_0$ свидѣтельствамъ государственной ренты на 1 500 000 р.	15 000 » — »	
	76 017 р. 75	к.
Капиталъ по вышедшему въ тиражъ $4^1/_2{}^0/_0$ закладному листу херсонскаго земельнаго банка	5 000 » —	»
Итого прихода . . .	81 017 р. 75	к.
А съ наличными деньгами, остававшимися къ 1-му марта 1904 года (200 р. 63 к.)	81 218 р. 38	к.

Расходъ наличныхъ денегъ:

Купонный налогъ съ процентовъ:		
По $4^1/_2{}^0/_0$ закладнымъ листамъ херсонскаго земельнаго банка на 61 017 р. 75 к.	3 050 р. $88^3/_4$ к.	
По $4^0/_0$ свидѣтельствамъ государственной ренты на 15 000 р.	750 » — »	
		3 800 р. $88^3/_4$ к.
За храненіе $4^1/_2{}^0/_0$ закладныхъ листовъ херсонскаго банка, при замѣнѣ росписки на новую за № 961 954, по случаю полученія денегъ по вышедшему въ тиражъ листу	10 р. 55 к.	
Гербовый сборъ по той роспискѣ	1 » — »	
		11 р. 55 к.
Передано въ главное казначейство		77 200 » — »
	Итого расхода	81 012 р. $43^3/_4$ к.

Затѣмъ къ 1-му апрѣля 1904 года наличныхъ денегъ по государственному банку (изъ нихъ 170 р. $62^1/_2$ к. въ безсрочномъ вкладѣ) оставалось . . . . . 205 р. $94^1/_4$ к.

Процентныя бумаги:

Расходъ:

Вышедшій въ тиражъ $4^1/_2{}^0/_0$ закладной листъ херсонскаго земельнаго банка	5 000 р. —	к.
Къ 1-му апрѣля 1904 года процентныхъ бумагъ оставалось на	26 387 965 » —	»

II.

По главному казначейству.

Приходъ:

Передано изъ государственнаго банка	77 200 р. —	к.
Перечислено Главнымъ Управленіемъ Кораблестроенія и снабженій въ счетъ вычетовъ причитающихся съ содержанія чиновъ Морского вѣдомства по смѣтѣ 1904 года	1 183 » 18	»
Вычеты удержанные съ чиновъ Морского вѣдомства при производствѣ денежныхъ выдачъ	10 103 » 16	»
Поступило въ возвратъ неправильно выданныхъ пенсій . .	125 » 92	»
Итого прихода . .	88 612 р. 26	к.

А съ наличными деньгами, остававшимися къ 1-му марта 1904 года (5 117 р. 20 к.) . . . . . 93 729 р. 46 к.

Расходъ:

Въ государственный доходъ на пенсіи		85 000 р. — к.
Содержаніе отдѣленія:		
Жалованье за мартъ и столовыя на апрѣль .	973 р. 32 к.	
Пособіе чинамъ отдѣленія къ празднику Св. Пасхи	120 » — »	
Типографіи Морского Министерства за работы для отдѣленія	127 » 85 »	
		1 221 р. 17 к.
Возвращены вычеты сверхъ 10 платныхъ лѣтъ отставному капитану 2-го ранга барону Александру Врангелю		476 » 11 »
Возвращено поступившихъ неправильно		143 » 06 »
Итого расхода . .		86 840 р. 34 к.

Затѣмъ къ 1-му апрѣля 1904 года по главному казначейству оставалось наличныхъ денегъ . . . . . 6 889 р. 12 к.

Всего же эмеритальнаго капитала къ 1-му апрѣля 1904 года состояло:

Наличныхъ денегъ	7 095 р. 06¼ к.
Процентныхъ бумагъ	26 387 965 » — »
Всего	26 395 060 р. 06¼ к.

ВѢДОМОСТЬ

ДЕНЕЖНЫМЪ ДОКУМЕНТАМЪ НА КАПИТАЛЫ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ

къ 1-му апрѣля 1904 года.

1904 года, апрѣля 14-го дня, Адмиралтействъ-Совѣтъ, на основаніи 137 ст. Положенія объ эмеритальной кассѣ, свидѣтельствовалъ денежные документы, принадлежащіе эмеритальной кассѣ къ 1-му апрѣля 1904 года, и нашелъ, что всѣхъ такихъ документовъ состояло къ 1-му апрѣля 1904 г. на сумму 26 395 060 р. $6^1/_4$ к., какъ показано въ подробной вѣдомости, приложенной къ представленію завѣдывающаго дѣлами эмеритальной кассы, отъ 10-го апрѣля 1904 г., за № 269.

Подлинный подписали: *К. Пилкинъ*, *В. Шмидтъ*, *Н. Казнаковъ*, *Я. Купреяновъ*, *А. Колокольцовъ*, *В. Верховской*, *И. Диковъ*, *К. де-Ливронъ*, *Ф. Суліевъ* и директоръ канцеляріи *Е. Стеблинъ-Каменскій*.

Наименованіе документовъ.	№№ росписокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число билетовъ.	На сумму.	
				Рубли.	Коп.
I.					
По Государственному банку.					
Книга на записку текущаго счета эмеритальной кассы въ государственномъ банкѣ, по которой состоитъ въ остаткѣ	—	—	—	35	$31^3/_4$
II.					
Книга безсрочнаго вклада за № 69 057, по которой числится .	—	—	—	170	$62^1/_2$
III.					
Росписки государственнаго банка въ пріемѣ на храненіе процентныхъ бумагъ, принадлежащихъ эмеритальной кассѣ Морского вѣдомства, а именно:					

Наименованіе документовъ.	№№ росписокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число билетовъ.	На сумму. Рубли.	Коп.
1) *На билеты государственной комиссіи погашенія долговъ:*		*1886 г.*			
5-го 5% займа	453884	Октября 2.	6	149 500	—
6-го 5% »	453883	» 2.	3	58 500	—
4% непрерывно-доходные . .	453886	» 2.	16	564 865	—
				772 865	—
На закладные листы земельныхъ банковъ:		*1903 г.*			
2) 4½% бессарабско-таврическ.	958709	Декабря 23.	544	595 900	—
		1904 г.			
	959163	Января 5.	52	308 300	—
				904 200	
		1897 г.			
3) 4½% виленскаго	816311	Ноября 7.	50	50 000	—
		1898 г.			
	837170	Іюля 4.	336	308 600	—
		1899 г.			
	867568	Октября 2.	50	50 000	—
		1904 г.			
	959164	Января 5.	456	447 000	—
				855 600	
		1898 г.			
4) 4½% донского.	837409	Іюля 7.	65	65 000	—
		1903 г.			
	950153	Іюля 1.	987	1 003 900	—
	958705	Декабря 23.	55	98 000	—
		1904 г.			
	959162	Января 5.	141	449 600	—
	959469	» 9.	300	200 000	—
				1 816 500	—

Наименованіе документовъ	№№ росписокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число билетовъ.	На сумму. Рубли.	Коп.
		1897 г.			
5) 4½% кіевскаго	808312	Іюля 1.	117	105 600	—
	812584	Сентября 11.	100	100 000	—
	814706	Октября 10.	62	75 000	—
		1898 г.			
	824204	Марта 4.	11	50 000	—
	825142	» 13.	54	54 000	—
	837172	Іюля 4.	228	97 000	—
		1899 г.			
	863229	Іюля 14.	25	25 000	—
	864568	Августа 7.	164	100 000	—
	864849	» 12.	166	200 000	—
		1900 г.			
	872440	Января 3.	10	50 000	—
	872717	» 8.	56	64 000	—
		1901 г.			
	893658	Января 5.	9	50 000	—
	916122	Декабря 29.	461	498 000	—
		1902 г.			
	916511	Января 7.	69	69 000	—
				1 537 600	—
		1899 г.			
6) 4½% московскаго	853636	Марта 15.	55	140 000	—
	864567	Августа 7.	38	100 000	—
	864850	» 12.	53	100 000	—
		1900 г.			
	872439	Января 3.	5	50 000	—

Наименованіе документовъ.	№№ росписокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число билетовъ.	На сумму. Рубли.	Коп.
		1901 г.			
	893849	Января 9.	95	692 000	—
	893990	» 11.	9	50 000	—
	895195	» 30.	9	25 000	—
		1902 г.			
	916513	Января 7.	23	117 000	—
		1903 г.			
	947239	Мая 24.	1	1 000	—
	958706	Декабря 23.	109	369 000	—
				1 644 000	—
		1898 г.			
7) 4½% нижегородско-самарск.	825152	Марта 13.	8	40 000	—
	843783	Октября 5.	20	100 000	—
		1899 г.			
	848840	Января 5.	44	200 400	—
	864854	Августа 12.	46	50 000	—
	867565	Октября 2.	50	50 000	—
				440 400	—
		1897 г.			
8) 4½% полтавскаго . . .	816315	Ноября 7.	50	50 000	—
		1898 г.			
	824203	Марта 4.	50	50 000	—
	824439	» 6.	75	75 000	—
	825147	» 13.	70	50 000	—
	843782	Октября 5.	200	200 000	—
		1899 г.			
	848841	Января 5.	20	20 000	—
	863228	Іюля 14.	104	90 000	—
	863620	» 20.	91	100 000	—
	864853	Августа 12.	95	50 000	—
	867288	Сентября 27.	268	300 000	—
		1900 г.			
	872441	Января 3.	24	62 000	—
	872719	» 8.	35	29 000	—
	893112	Декабря 21.	13	40 000	—

Наименованіе документовъ.	№№ росписокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число билетовъ.	На сумму. Рубли.	Коп.
		1901 г.			
	894254	Января 16.	10	100 000	—
		1902 г.			
	937733	Декабря 19.	136	93 000	—
		1903 г.			
	942811	Марта 24.	66	50 000	—
	950154	Іюля 1.	1331	983 400	—
		1904 г.			
	959016	Января 3.	59	50 000	—
	959213	» 7.	160	160 000	—
	959474	» 9.	100	100 000	—
				2 652 400	—
		1898 г.			
9) $4^1/_2{}^0/_0$ с.-и -бурго-тульскаго.	825151	Марта 13.	15	15 000	—
	828805	Апрѣля 29.	65	65 000	—
	837173	Іюля 4.	41	20 500	—
	847073	Декабря 2.	309	305 000	—
		1899 г.			
	863227	Іюля 14.	96	85 000	—
	864566	Августа 7.	93	100 000	—
	867566	Октября 2.	86	150 000	—
		1900 г.			
	872720	Января 8.	101	193 000	—
		1902 г.			
	937732	Декабря 19.	310	293 500	—
		1903 г.			
	942812	Марта 24.	116	110 900	—
	950155	Іюля 1.	355	395 000	—
	958707	Декабря 23.	33	49 000	—
		1904 г.			
	959473	Января 9.	100	100 000	—
				1 881 900	—
		1899 г.			
10) $4^1/_2{}^0/_0$ харьковскаго . . .	863621	Іюля 20.	1	10 000	—
		1903 г.			
	950156	Іюля 1.	1132	933 200	—

Наименованіе документовъ.	№№ росписокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число билетовъ.	На сумму. Рубли.	Коп.
		1903 г.			
	958710	Декабря 23.	682	707 000	—
		1904 г.			
	959472	Января 9.	100	100 000	—
				1 750 200	—
		1897 г.			
11) 4½% херсонскаго	812585	Сентября 11.	18	50 000	—
		1898 г.			
	844933	Октября 27.	48	99 000	—
		1899 г.			
	863368	Іюля 16.	40	200 000	—
	864851	Августа 12.	18	50 000	—
	867287	Сентября 27.	50	170 000	—
	868798	Октября 25.	31	155 000	—
	869090	» 30.	20	100 000	—
		1900 г.			
	875791	Марта 1.	75	99 000	—
		1902 г.			
	922197	Апрѣля 4.	109	124 100	—
	924372	Мая 8.	22	54 000	—
	924999	» 15.	39	74 300	—
	932732	Сентября 7.	18	50 000	—
		1903 г.			
	938793	Января 13.	60	274 600	—
	950768	Іюля 10.	9	25 000	—
	952539	Августа 23.	482	970 900	—
		1904 г.			
	961954	Февраля 25.	63	211 000	—
				2 706 900	—
		1899 г.			
12) 4½% ярославско-костромского	868799	Октября 25.	41	100 000	—
	869089	» 30.	22	50 000	—
		1901 г.			
	894518	Января 19.	59	100 000	—
	916124	Декабря 29.	24	24 000	—
		1903 г.			
	958708	Декабря 23.	46	146 000	—
				420 000	—

Наименованіе документовъ.	№№ росписокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число билетовъ.	На сумму. Рубли.	Коп.
13) *На 4% государственную ренту.*	864867	*1899 г.* Августа 13.	476	500 000	—
	896721	*1901 г.* Марта 1.	200	1 000 000	—
				1 500 000	—
14) *На 4% облигаціи займа г. С.-Петербурга 1898 г.* . . .	852211	*1899 г.* Февраля 22.	55	1 375 000	—
	956967	*1903 г.* Ноября 25.	677	1 019 900	—
				2 394 900	—
15) *На 4% облигаціи московско-казанской жел. дороги* .	955729	*1903 г.* Октября 28.	8520	**4 990 500**	—
16) *На 3% серіи государственнаго казначейства*	959470	*1904 г.* Января 9.	1835	**120 000**	—
Итого процентныхъ бумагъ .	—	—	—	**26 387 965**	—
А съ наличными деньгами (205 р. 94¼ к.)	—	—	—	**26 388 170**	94¼
IV. По Главному казначейству. Отчетная вѣдомость главнаго казначейства за мартъ мѣсяцъ 1904 г. о спеціальныхъ средствахъ эмеритальной кассы, по которой значится къ 1-му апрѣля 1904 г. въ остаткѣ	—	—	—	**6 889**	12
Всего же эмеритальнаго капитала къ 1-му апрѣля 1904 г. состояло	—	—	—	**26 395 060**	06¼

Подписали: Завѣдывающій дѣлами эмеритальной кассы *Ф. Суліевъ*, скрѣпилъ: Старшій дѣлопроизводитель *А. Кудиновичъ*.

НЕОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

ЗАЩИТА СЕВАСТОПОЛЯ «СЪ ВОДЫ» ВО ВРЕМЯ ОСАДЫ ЕГО СОЮЗНЫМИ ВОЙСКАМИ ВЪ 1854—55 ГОДАХЪ.

О «Севастопольской Одиссеѣ» уже столько написано, что, казалось бы, въ настоящее время больше уже и не о чемъ писать... Но это только такъ кажется. Еще много въ ней есть неразобраннаго, неизученнаго вполнѣ и необъяснимаго. Осада и оборона Севастополя подобна чудной поэмѣ, которую чѣмъ больше читаешь, тѣмъ больше хочется читать, заучить каждый стихъ, каждый оборотъ рѣчи. И дѣйствительно, развѣ нельзя не увлечься этими «героями-богатырями», защитниками Севастополя, которые подъ градомъ пуль и бомбъ почти ни на іоту не измѣнили распорядка повседневной жизни въ мирное время, такъ напр. въ шканечномъ журналѣ 120-пушечнаго корабля «Великій Князь Константинъ» каждый день вечеромъ при спускѣ флага записано: «съ адмиральскаго корабля палили пушку», или напр. какъ описывается севастопольская жизнь во время обороны въ одномъ изъ частныхъ писемъ, отрывокъ изъ котораго я позволю себѣ привести здѣсь: «Въ высшей степени поразителенъ тотъ моментъ, когда бастіоны начинаютъ свой страшный разговоръ, и вы слышите одновременно благовѣстъ къ заутрени и громъ пушекъ. Храмъ Господень, несмотря на ухищренія вражескія, невредимъ; все такъ же силенъ вѣрою и молитвою. Невольно священный трепетъ пробѣгаетъ по всему организму, и я не знаю, кто изъ бодрствующихъ въ Севастополѣ не молился бы въ это время. При закатѣ солнца каждый день услышите хоръ нашей военной музыки и увидите гуляющихъ на бульварѣ и тѣ же отвратительныя бомбы и разноцвѣтныя гранаты» (*).

(*) «Морск. Сборн.», томъ XIV, 1855 г., № 1, отд. смѣсь и разн. изв., стр. 86 и 87.

Это гулянье по бульвару подъ градомъ отвратительныхъ бомбъ и разноцвѣтныхъ гранатъ еще ничего, сравнительно съ безучастіемъ къ своей собственной жизни, хладнокровіемъ и привычкою къ смерти, выказавшимися въ слѣдующихъ фактахъ, хотя и весьма незначительныхъ по существу, но, тѣмъ не менѣе, рѣзко обрисовывающихъ характеръ и выдержку «героевъ-богатырей» защитниковъ Севастополя, а именно: въ шканечномъ журналѣ пароходо-фрегата «Херсонесъ» 18 (30)-го апрѣля 1855 г. записано: «Въ началѣ 8-го часа (утра) сигналомъ флагманскаго корабля «В. К. Константинъ» сдѣлано «позволяется купаться»; по спускѣ сигнала, команда купалась» (*), а въ шканечномъ журналѣ пароходо-фрегата «Бессарабія» 26-го мая (7-го іюня) 1855 г. записано: «Въ 6 час. (утра) сигналомъ велѣно купаться» (**), при чемъ надо помнить, что исполненіе этихъ адмиральскихъ сигналовъ дѣлалось подъ градомъ гранатъ и бомбъ, бросаемыхъ непріятелемъ въ суда и на рейдъ. Или напр. такой случай, какъ записано въ шканечномъ журналѣ 120-пуш. корабля «В. К. Константинъ» 17 (29)-го апрѣля 1855 г.: «Въ 30 мин. 12-го часа (дня), по окончаніи благодарственнаго молебствія и при пѣніи многолѣтія Государю Императору Александру Николаевичу, съ бастіоновъ №№ 4 и 5 салютовали 101 боевымъ выстрѣломъ» (***). Въ рапортѣ командующаго эскадрою судовъ Черноморскаго флота, вице-адмирала Нахимова, отъ 24-го ноября 1854 г., за № 588, къ командиру Севастопольскаго порта о дѣйствіяхъ пароходо-фрегатовъ «Владиміръ» и «Херсонесъ» между прочимъ написано такъ: «Выбѣжавъ изъза боновъ, «Владиміръ» полнымъ ходомъ слѣдовалъ къ своему противнику, на пути привѣтствовалъ нѣсколькими мѣткими выстрѣлами непріятельскій лагерь» (****). Право,

(*) Дѣло за №№ 2 540 и 2 632 Черноморскаго центральнаго военно-морского архива, на стр. 62 шканечнаго журнала пароходо-фрегата «Херсонесъ».

(**) Дѣло за №№ 2 539 и 2 631 того же архива, на стр. 46 шканечнаго журнала пароходо-фрегата «Бессарабія».

(***) Дѣло за №№ 2 510 и 2 617 того же архива, на стр. 112 шканечнаго журнала 120-пуш. корабля «В. К. Константинъ».

(****) Дѣло за № 1 821, связка № 62, въ Черноморскомъ центральномъ военно-морскомъ архивѣ, въ дѣлахъ 3-го стола штаба Черноморскаго флота и портовъ.

неудивительно, что отъ такого любезнаго привѣтствія, какое сдѣлалъ пароходо-фрегатъ «Владиміръ» непріятельскому лагерю 24-го ноября (6-го декабря) 1854 г., въ немъ произошло смятеніе и на берегу и въ Стрѣлецкой бухтѣ, о чемъ «Морской Сборникъ» 1855 г. сообщаетъ такъ: «Быстрый и удачный огонь нашихъ двухъ пароходовъ произвелъ смятеніе какъ на берегу, такъ и въ бухтѣ; этому смятенію надобно приписать неудачу непріятельскихъ выстрѣловъ съ пароходовъ и полевыхъ орудій, выдвинутыхъ къ берегу» (*). Не безнаказанно, однако, проходили намъ эти продѣлки, ибо на нашъ салютъ въ 101 боевой выстрѣлъ непріятель тотчасъ же отвѣтилъ почти что тройнымъ количествомъ такихъ же выстрѣловъ.

Во время кровавой драмы, разыгрывавшейся въ Севастополѣ въ продолженіе $11^1/_2$ мѣсяцевъ, происходили какъ съ непріятельской, такъ и съ нашей стороны, не однѣ только кровавыя манифестаціи въ родѣ вышеприведеннаго «салюта» и «привѣтствія», но и мирныя манифестаціи, какъ напр.: въ день восшествія на престолъ Императора Александра II, вмѣсто Волею Божею почившаго Императора Николая I или 15 (27)-го мая 1855 г., когда непріятельскій флотъ расцвѣтился флагами, празднуя взятіе Керчи (**), а также 3 (15)-го августа того же года онъ же иллюминовался флагами и произвелъ салютъ въ 21 выстрѣлъ, по случаю своего національнаго праздника, о чемъ въ шканечномъ журналѣ 120-пуш. корабля «В. К. Константинъ» записано такъ: «Непріятельскій флотъ иллюминовался флагами, имѣя на стеньгахъ турецкій, французскій и англійскій флаги, а нѣкоторые имѣли на стеньгахъ и сардинскіе флаги. Французскіе же корабли подъ флагомъ вице-адмирала салютовали 21 выстрѣломъ» (***), 13 (25)-го же августа того же года, какъ записано въ шканечномъ журналѣ того же 120-пуш. корабля «В. К. Константинъ»: «непріятельскій флотъ для иллю-

---

(*) «Морск. Сборн.», томъ XIV, 1855 г., № 1, отд. оф. ст. и изв., стр 33.

(**) Дѣло за №№ 2 537 и 2 630 Черноморскаго центральнаго военно-морского архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Громоносецъ», стр. 47.

(***) Дѣло за №№ 2 510 и 2 617 того же архива, шканечные журналы 120-пуш. корабля «В. К. Константинъ», стр. 2.

минаціи поднялъ на гротъ-брамъ-стеньгѣ англійскій, на форъ-брамъ-стеньгѣ французскій и на крюйселѣ турецкій флаги, послалъ на реи людей и отсалютовалъ съ каждаго корабля по 21 выстрѣлу» (*).

Всѣми этими-то несообразностями отношеній между осажденными и осаждавшими «Севастопольская Одиссея» и интересуетъ еще и по настоящее время всѣхъ насъ, русскихъ людей. Вѣдь въ самомъ дѣлѣ какъ-то не вяжется съ обстановкою обыденной жизни то, что мы встрѣчаемъ во время обороны Севастополя, а именно: то разыгрывается кровавая драма—самая жестокая, самая кровопролитная, въ которой, въ одинъ день и даже въ продолженіе нѣсколькихъ часовъ, уронъ въ людяхъ доходитъ до 17 тысячъ челов., какъ это было 6 (18)-го іюня 1855 г., когда нашъ уронъ достигъ 3 426 челов. убитыми и ранеными, а уронъ французовъ простирался до 10 тысячъ челов., да у англичанъ выбыло 3 500 челов. убитыми и ранеными, въ числѣ которыхъ 3 французскіе генерала и 2 англійскіе (**), или 26-го мая (7-го іюня) 1855 г., когда уронъ нашъ доходилъ до 2 500 челов. (**) убитыми и ранеными, уронъ же непріятеля превышалъ 4 000 челов. (***), то начальникъ 4-го отд. оборон. лин., контръ-адмиралъ Истоминъ пишетъ командиру пароходо-фрегата «Владиміръ», капитану 1-го ранга Г. И. Бутакову въ шутливомъ тонѣ письмо, прося о содѣйствіи артиллерійскимъ огнемъ его пароходо-фрегата противъ французскаго редута, начатаго постройкою французами недалеко отъ 5-пуш. батареи, которую между прочимъ своимъ огнемъ артиллеріи разрушалъ уже неоднократно пароходо-фрегатъ «Владиміръ» и которую непріятель въ концѣ концовъ долженъ былъ вовсе бросить. Контръ-адмиралъ Истоминъ заканчиваетъ это письмо слѣдующею шуткой, по адресу коменданта непріятельской батареи: «которая такъ часто отвѣдывала вашего чугуна и у коменданта которой

(*) Дѣло за №№ 2 510 и 2 617 Черноморскаго центральнаго военно-морского архива, шканечные журналы 120-пуш. корабля «В. К. Константинъ», стр. 15.

(**) «Морск. Сборн.», томъ XVII, 1855 г., № 7, отд. оф. ст. и изв., стр. 74.

(***) «Морск. Сборн.», томъ XVI, 1855 г., № 6, отд. оф. ст. и изв., стр. 251 и 252.

вы безпрестанно портили обѣденный супъ» (*). Эта батарея была построена непріятелемъ въ сентябрѣ мѣсяцѣ 1854 г. и сначала одинъ только пароходо-фрегатъ «Владиміръ» мѣшалъ своими бомбами продолжать работы, а затѣмъ къ нему присоединились еще: пароходо-фрегатъ «Крымъ» и 120-пуш. корабль «Гавріилъ».

При оборонѣ Севастополя чисто русская безпечность и русское: «авось, да какъ-нибудь» одновременно уживались съ энергіей и кипучею дѣятельностью, по устройству укрѣпленій оборонительной линіи Севастополя, такъ напр.: 2 (14), 5 (17), 6 (18), и 7 (19)-го сентября 1854 г. все разсчитывалось на «авось», несмотря на то, что съ телеграфа на мысѣ Лукулъ записками усиленно сообщалось въ Севастополь, какъ записано въ шканечномъ журналѣ 120-пуш. корабля «В. К. Константинъ», а именно: 2 (14)-го сентября, что: «между Лукуломъ и Альмой непріятельскіе пароходы высаживаютъ десантъ на 9 лодкахъ» (**), а затѣмъ 5 (17)-го сентября, что: «непріятельскій флотъ стоитъ на якорѣ у д. Кептугапъ; высадки десанта и прочаго по причинѣ прибоя сего числа еще не начиналъ» (***), 6 (18)-го сентября съ Лукульскаго телеграфа сообщили запискою, что: французскій винтовой пароходъ, дѣлавшій рекогносцировку берега въ разстояніи кабельтова отъ мыса Лукула, приткнулся къ мели и съ него «бывшій на пароходѣ генералъ, въ бѣлыхъ эполетахъ съ аксельбантомъ, средняго роста, со своимъ штабомъ, кричалъ мнѣ что-то по-французски, но за вѣтромъ я не могъ разслышать и вмѣсто отвѣта мы взаимно раскланялись» (****), а когда 7 (19)-го сентября запискою съ того же телеграфа увѣдомили насъ, что: «Флотъ, состоящій изъ 14 кораблей, 14 пароходовъ и 3 фрегатовъ, слѣдуетъ къ Лукулу, а непріятельскія войска идутъ тоже вдоль берега (*****), то мы и тогда не предприняли ничего, чтобы

(*) «Морск. Сборн.», томъ XVIII, 1855 г., № 10, отд. уч.-лит., стр. 370.

(**) Дѣло за № 2510 и 2617 Черноморскаго центральнаго военно-морского архива, шканечные журналы 120-пуш. корабля «В. К. Константинъ», стр. 5.

(***) Тамъ же, 14 и 15.

(****) Тамъ же, стр. 14 и 15.

(*****) Тамъ же, стр. 17.

хоть чѣмъ-нибудь помѣшать высадкѣ непріятельскихъ союзныхъ войскъ, и мало того даже, что когда 11-го сентября 1854 г. батарея № 4 сигналила, что «непріятельскій флотъ сажаетъ десантъ на гребныя суда (*), то мы и тогда ничего не предприняли, ибо главнокомандующій князь Меншиковъ ждалъ прибытія какой-то арміи. Мы располагали къ 1-му сентября 1854 г. арміей въ Крыму до 51 500 челов., но «войска эти были распредѣлены»—говоритъ генералъ-адъютантъ Тотлебенъ:—«по всему полуострову, такъ что при появленіи непріятеля князь Меншиковъ могъ сосредоточить въ окрестностяхъ Севастополя не болѣе 30 000 челов., но кромѣ сухопутныхъ войскъ, въ распоряженіи князя Меншикова находилась и большая часть Черноморскаго флота, бывшаго въ это время въ Севастополѣ», личный составъ котораго во всѣхъ флотскихъ экипажахъ достигалъ: «18 501 челов., въ томъ числѣ 416 офицеровъ, 357 музыкантовъ и 2 729 вольныхъ матросовъ» (**). Эту численность военно-сухопутныхъ и морскихъ силъ главнокомандующій князь Меншиковъ считалъ недостаточною для того, чтобы можно было бы воспрепятствовать высадкѣ союзныхъ войскъ между мысомъ Лукулъ и р. Альмою, а потому онъ ограничился только тѣмъ, что 4 (16)-го сентября поставилъ 2-й баталіонъ Минскаго пѣхотнаго полка на мысѣ Лукулъ»—говоритъ генералъ-адъютантъ Тотлебенъ:—«для наблюденія за подъемами съ моря на нашу позицію» (***), и вмѣсто того, чтобы ему разбить высаживавшіяся союзныя войска по частямъ, онъ началъ стягивать всѣ свои войска на Альминскую позицію, на которой къ 7 (19)-му сентября 1854 г. такимъ образомъ сосредоточилось нашихъ войскъ «до 33 600 челов., въ составѣ $42^1/_2$ баталіоновъ, 16 эскадроновъ, 11 сотенъ и 96 орудій» (****), непріятеля же высадилось въ Крыму къ тому

(*) Дѣло за №№ 2 556 и 2 629 Черноморскаго центральнаго военно-морского архива, шканечные журналы пакетботнаго парохода «Эльборусъ», стр. 110.

(**) «Описаніе обороны г. Севастополя», генералъ-адъютанта Тотлебена, часть I, гл. VII, стр. 135.

(***) Тамъ же, часть I, гл. VIII, стр. 152.

(****) Тамъ же, часть I, гл. VIII, стр. 169.

времени около 62 223 челов. (*). О положеніи этихъ двухъ армій въ ночь на 8 (20)-е сентября 1854 г. генералъ-адъютантъ Тотлебенъ пишетъ такъ: «Враждебныя арміи покоились въ виду другъ друга; костры уже догорѣли и только изрѣдка кой-гдѣ мелькалъ еще огонекъ» (**) и далѣе о томъ же пишетъ, что: «къ 7 (19)-му сентября не мы, а союзники—насъ рѣшили атаковать на слѣдующій день одновременно съ фронта и съ обоихъ фланговъ» (***), такъ что непріятельскія союзныя войска сдѣлали то, что должны были бы сдѣлать мы, т. е. не стоять на одномъ мѣстѣ до 7 (19)-го—8 (20)-го сентября, да служить молебны, какъ пишетъ генералъ-адъютантъ Тотлебенъ о моментѣ передъ атакою насъ непріятельскими союзными войсками, а именно онъ пишетъ объ этомъ такъ: «Передъ разсвѣтомъ съ французскаго адмиральскаго корабля раздался выстрѣлъ заревой пушки. Вскорѣ затѣмъ во французской арміи послышался бой зари, вслѣдъ за нею въ англійской, а потомъ раздалась и наша русская съ гимномъ «Коль славенъ». Въ войскахъ нашихъ начались молебствія по полкамъ и священники обошли баталіоны съ крестомъ и святою водой» (****), непріятель же между тѣмъ не дремалъ и подготовлялъ атаку нашихъ войскъ и «въ 11 час. утра 8 (20)-го сентября двинулась въ атаку союзная армія» (*****).

Результатъ этой нашей русской безпечности, «авось, да какъ-нибудь», хорошо извѣстенъ: 1) наши войска отступили въ Севастополь, 2) пришлось затопить при входѣ на рейдъ корабли для прегражденія входа на Севастопольскій рейдъ союзнаго флота и наконецъ 3) кровопролитная $11^1/_2$-мѣсячная осада и оборона Севастополя.

Надо замѣтить, что затопленіе кораблей при тогдашнихъ обстоятельствахъ, сложившихся изъ суммы всѣхъ упущеній и

(*) «Описаніе обороны г. Севастополя», генералъ-адъютанта Тотлебена, часть I, гл. VIII, стр. 163.

(**) Тамъ же, часть I, гл. VIII, стр. 165.

(***) Тамъ же, часть I, гл. IX, стр. 172.

(****) Тамъ же, часть I, гл. VII, стр. 165 и 166.

(*****) Тамъ же, часть I, гл. IX, стр. 173.

малой предпріимчивости тогдашняго главнокомандующаго, князя Меншикова, должно считаться безспорно—одною изъ геніальныхъ мѣръ, которая спасла Севастополь отъ сдачи непріятелю, чѣмъ хоть сколько-нибудь искупились: непростительная безпечность и непредпріимчивость тогдашняго главнаго военачальника. Тѣмъ не менѣе, эта мѣра была для самолюбія всей Россіи и въ особенности для тогдашнихъ черноморскихъ моряковъ, — весьма жестокимъ искусомъ въ преданности Царю и Отечеству, и надо сказать, что русскій народъ и черноморскіе моряки вышли изъ этого искуса въ великою честью. Они хотя и съ болью въ сердцѣ, но сами своими собственными руками разрушили то, что исторически созидалось на Черномъ морѣ съ Петра Великаго и Екатерины II, и эта жертва войнѣ была необходима для спасенія чести и славы Россійской Имперіи и русскаго народа.

Теперь, когда уже прошло полстолѣтія со времени осады Севастополя союзными войсками, можно вполнѣ безпристрастно обсудить эту жесточайшую, для чести и славы Черноморскаго флота и Россіи, мѣру и непонятно, почему такіе два свѣтлые ума, какъ адмиралы Корниловъ и Нахимовъ, были противъ этой мѣры. Объяснить это можно только тѣмъ, что они находились подъ вліяніемъ разговоровъ и сужденій людей въ тогдашнемъ Севастополѣ такъ называемыхъ, «золотой посредственности». Поэтому-то, вѣроятно, такой человѣкъ, съ такимъ свѣтлымъ умомъ и яснымъ взглядомъ на вещи, какъ вице-адмиралъ В. А. Корниловъ, сначала былъ такимъ ярымъ противникомъ затопленія судовъ во входѣ на Севастопольскій рейдъ, о чемъ повѣствуется у капитанъ-лейтенанта Жандра въ его сочиненіи, въ которомъ говорится о появленіи у него на дому этихъ вышеуказанныхъ ходатаевъ такъ: «Дома Корнилова ожидало нѣсколько офицеровъ, горячо преданныхъ морскому дѣлу: они пришли просить его отвести ударъ, грозившій нашему званію, они говорили о невыгодномъ впечатлѣніи, которое произведетъ самозатопленіе на севастопольцевъ» (*).

(*) «Матеріалы для исторіи обороны Севастополя и для біографіи Владиміра Алексѣевича Корнилова», капитанъ-лейтенанта Жандра, гл. II, стр. 200.

Если бы эти господа-ходатаи, просившіе объ отводѣ Корниловымъ удара грозившаго даже, въ то время, не всему Черноморскому флоту, а только части его, т. е. старымъ, полуразваливающимся кораблямъ, о которыхъ въ Черноморскомъ центральномъ военно-морскомъ архивѣ имѣется переписка, въ дѣлахъ командира Севастопольскаго порта, какъ о корабляхъ удостоенныхъ въ ломъ, только знали бы то, что, по поводу затопленія кораблей во входѣ на Севастопольскій рейдъ, доносилъ своему правительству французскій адмиралъ Гамленъ, командовавшій французскою эскадрой въ то время, то они навѣрно не явились бы къ Корнилову съ своимъ страннымъ ходатайствомъ и адмиралу Корнилову не пришлось бы идти къ князю Меншикову и имѣть съ нимъ столь непріятный разговоръ, о которомъ повѣствуетъ капитанъ-лейтенантъ Жандръ на стр. 199 своего сочиненія такъ: что будто бы князь Меншиковъ, разсерженный настойчивымъ противорѣчіемъ Корнилова, сказалъ генералъ-адъютанту и вице-адмиралу Корнилову: «Ну такъ поѣзжайте въ Николаевъ къ своему мѣсту службы, и приказалъ ординарцу позвать вице-адмирала Станюковича, дабы отдать ему приказаніе о затопленіи кораблей».

Между тѣмъ французскій адмиралъ Гамленъ писалъ объ этой мѣрѣ въ своемъ донесеніи о дѣйствіяхъ 5 (17)-го октября 1854 г. нижеслѣдующее: «Если бы русскіе не заградили входа въ Севастопольскую гавань, затопивъ пять своихъ кораблей и два фрегата, я не сомнѣваюсь, что союзный флотъ, послѣ перваго выдержаннаго имъ огня, проникъ бы туда съ успѣхомъ и вступилъ бы, изъ глубины бухты, въ сообщеніе со своими арміями; корабли наши потеряли бы не многимъ болѣе въ людяхъ противъ того, сколько мы ихъ потеряли теперь (*). Но эти чрезвычайныя мѣры, принятыя непріятелемъ, заставили насъ ограничиться пятичасовымъ дѣйствіемъ противъ морскихъ его батарей, съ цѣлью заставить ихъ умолкнуть на болѣе или менѣе продолжительное время, удержать у орудій

(*) На всѣхъ судахъ французскаго флота 5 (17)-го октября 1854 г. было убито 4 офицера, 27 нижнихъ чиновъ, и ранено: 8 офицеровъ и 178 нижнихъ чиновъ.

большую часть его гарнизона и тѣмъ оказать существенную помощь осаждающимъ (*).

Затопленіе кораблей и фрегатовъ при входѣ на Севастопольскій рейдъ и боевая диспозиція, данная Корниловымъ пароходо-фрегатамъ и кораблямъ на рейдѣ для оказанія поддержки съ моря нашимъ бастіонамъ, сдѣлали то, что союзныя непріятельскія войска вмѣсто того, чтобы испепелить Севастополь въ самое короткое время, какъ писалъ Григорій Ивановичъ Бутаковъ 2-й въ своей статьѣ «Матеріалы для исторіи обороны Севастополя», а именно: «что непріятель окружалъ Севастополь батареями, хвастливо грозя испепелить его въ самое короткое время» (**), долженъ былъ вмѣсто того вести правильную осаду его въ продолженіе $11^1/_2$ мѣсяцевъ.

Насколько подробно и полно изучены военно-сухопутныя дѣйствія за время обороны Севастополя, настолько мало и даже вовсе не изучены: 1) дѣйствія по оказанію защиты нашими пароходо-фрегатами и кораблями оборонительной линіи Севастополя, и 2) ихъ дѣйствія на водѣ въ общей связи съ дѣйствіями по защитѣ и оборонѣ Севастополя на берегу, и я въ настоящемъ своемъ изслѣдованіи буду касаться только тѣхъ моментовъ, въ защитѣ и оборонѣ Севастополя, въ которыхъ принимали непосредственное участіе наши пароходо-фрегаты и нѣкоторые съ ними наши корабли.

Я не буду описывать событія, предшествовавшія разыгравшейся драмѣ подъ стѣнами Севастополя, хотя въ нихъ и играли весьма существенную роль суда нашего Черноморскаго флота, ибо извѣстный публицистъ и историкъ М. И. Богдановичъ, въ своемъ сочиненіи «Синопъ 18-го ноября», нарисовалъ вполнѣ ясно и опредѣленно картину вліянія нашего Черноморскаго флота на событія, вызвавшія драму, разыгравшуюся подъ стѣнами Севастополя въ 1854—55 гг., въ которой нѣкоторыя суда тогдашняго Черноморскаго флота оказали весьма существенное воздѣйствіе на нѣкоторые моменты этой достославной эпопеи защиты и обороны многострадальняго города Севастополя.

(*) «Морск. Сборн.», томъ XIII, 1854 г., № 11, стр. 346 и 347.

(**) «Морск. Сборн.», томъ XVIII, 1855 г., № 10, отд. уч.-лит., стр. 363.

И если уважаемый нашъ историкъ Богдановичъ не могъ уловить, правда весьма трудно-уловимую связь Синопскаго погрома «съ военной точки зрѣнія» со спасеніемъ нашей геройской Закавказской арміи и нашего Закавказскаго края, то дѣйствія пароходо-фрегатовъ тогдашняго Черноморскаго флота, въ Севастополѣ, во время его защиты, безспорно оказали весьма существенную и даже рѣшительную поддержку оборонѣ и защищавшей Севастополь арміи.

Они оказали арміи и защитникамъ Севастополя такую же огромную услугу, какую оказалъ Синопскимъ погромомъ Черноморскій флотъ Закавказской арміи, хотя, какъ говоритъ историкъ М. И. Богдановичъ, «Если и нельзя сказать, что съ военной точки зрѣнія синопскій погромъ спасъ геройскую Закавказскую армію и нашъ Закавказскій край, тѣмъ не менѣе нѣтъ сомнѣнія, что побѣда эта оказала имъ огромную услугу (*).

Пароходо-фрегаты своимъ содѣйствіемъ «съ воды»: армію, бастіоны, батареи и защитниковъ Севастополя, буквально спасли отъ погрома и сдачи, и они отстаивали, съ палубъ своихъ судовъ, Севастополь точно такъ же, какъ ихъ береговые товарищи отстаивали его на батареяхъ и редутахъ.

Они своимъ взаимодѣйствіемъ, единодушіемъ и полнымъ согласованіемъ своихъ дѣйствій съ военно-сухопутными и своими товарищами-моряками, защитниками Севастополя «на берегу», столь же долго и столь же успѣшно отбивали попытки непріятеля овладѣть Севастополемъ, и своимъ геройствомъ такъ же удивляли весь міръ и стяжали себѣ безсмертную славу—героевъ и великихъ защитниковъ Севастополя. Всѣ пароходо-фрегаты, находившіеся въ Севастополѣ, одинаковое участіе принимали какъ въ оборонѣ Севастополя, такъ и въ оказаніи содѣйствія боевымъ дѣйствіямъ сухопутныхъ войскъ и моряковъ-защитниковъ Севастополя «на берегу», но изъ нихъ особенно выдѣляются своими дѣйствіями пароходо-фрегаты: «Владиміръ», «Крымъ» и «Херсонесъ», которые, во все время обороны Севастополя, были главными и энергичнѣйшими дѣятелями защиты

(*) «Синопъ 18-го ноября», М. И. Богдановича, стр. 105.

и поддержки оборонѣ Севастополя «съ воды». Первымъ командовалъ сначала капитанъ 2-го ранга, а потомъ флигель-адъютантъ и капитанъ 1-го ранга, Григорій Ивановичъ Бутаковъ 2-й, вторымъ—капитанъ-лейтенантъ Рудневъ и третьимъ—капитанъ 1-го ранга Протоповъ. Кромѣ этихъ трехъ пароходо-фрегатовъ, во время обороны Севастополя на Севастопольскомъ рейдѣ еще находились: пароходо-фрегатъ «Громоносецъ» подъ командою капитанъ-лейтенанта Кульчинскаго, пароходо-фрегатъ «Одесса», находившійся съ 8 (20)-го сентября 1854 г. по 15 (27)-е апрѣля 1855 г. подъ командою капитанъ-лейтенанта Степанова, а съ 15 (27)-го апрѣля 1855 г. по день затопленія пароходо-фрегатовъ, т. е. по 31-е августа (12-е сентября) 1855 г., подъ командою капитанъ-лейтенанта Попандопуло, затѣмъ пароходо-фрегатъ «Бессарабія», находившійся подъ командою капитанъ-лейтенанта Щеголева, и наконецъ пакетботный пароходъ «Эльборусъ», которымъ командовалъ капитанъ-лейтенантъ Асламбековъ. Душою же всѣхъ поддержекъ и защитъ оборонительной линіи Севастополя «съ воды» пароходо-фрегатами, а также всѣхъ дѣйствій ихъ противъ непріятельскихъ укрѣпленій и непріятельской арміи и поддержекъ въ нашихъ ночныхъ вылазкахъ съ бастіоновъ и батарей, а также по задержкѣ всѣхъ наступленій непріятеля на наши бастіоны, редуты и батареи—былъ безспорно командиръ парохода-фрегата «Владиміръ», капитанъ 1-го ранга Григорій Ивановичъ Бутаковъ 2-й.

Вотъ почему къ нему, а не къ кому-нибудь изъ другихъ командировъ пароходо-фрегатовъ, обращается съ письмомъ 28-го января (9-го февраля) 1855 г., начальникъ 4-й дистанціи оборонительной линіи Севастополя, контръ-адмиралъ Истоминъ объ оказаніи содѣйствія артиллерійскимъ огнемъ парохода противъ вновь выстраиваемаго французами редута и который началъ свое письмо слѣдующими словами: «Прошу опять вашего огненнаго содѣйствія» (*). Изъ этого краткаго отрывка письма можно заключить, что контръ-адмиралъ Истоминъ уже неоднократно раньше обращался съ подобными же просьбами

(*) «Морск. Сборн.», томъ XVIII, 1855 г., № 10, отд. уч.-лит., стр. 370.

къ Григорію Ивановичу и получалъ всегда полное удовлетвореніе на свои просьбы.

Надо замѣтить, что съ цѣлью поддержки и усиленія артилерійскаго огня I-го и II-го бастіоновъ и вообще огня лѣваго фланга оборонительной линіи назначенъ былъ не одинъ только пароходо-фрегатъ «Владиміръ», но и другіе пароходы-фрегаты, что какъ видно: 1) изъ приказа вице-адмирала Корнилова № 95, отданнаго 21-го сентября (3-го октября) 1854 г. (*), 2) изъ записей въ шканечномъ журналѣ пароходо-фрегата «Одесса», въ которомъ 12 (24)-го іюня 1855 г. записано слѣдующее: «Въ $8^1/_2$ час. вечера пары были готовы и мы вступили въ дежурство на слѣдующія сутки для вспомоществованія первому и второму бастіону въ случаѣ нападенія непріятеля» (**), и 3) изъ записей 1 (13)-го и 2 (14)-го августа 1855 г. шканечныхъ журналовъ пароходо-фрегатовъ «Херсонесъ» и «Громоносецъ», въ которыхъ даже помѣщены рисунки диспозицій пароходо-фрегатовъ, данныхъ съ флагманскаго корабля «В. К. Константинъ» на случай общей тревоги при штурмѣ непріятеля 4-го и 5-го отдѣленій оборонительной линіи, по которой пароходо-фрегатъ «Владиміръ» долженъ былъ занимать первымъ мѣсто противъ Киленъ-балочной бухты «для обстрѣливанія оной,—остальные по немъ» сказано въ шканечномъ журналѣ пароходо-фрегата «Херсонесъ». Въ шканечномъ же журналѣ пароходо-фрегата «Громоносецъ» 2 (14)-го августа 1855 г., на стр. 74, помѣщенъ рисунокъ диспозиціи пароходо-фрегатамъ нѣсколько иной, чѣмъ рисунокъ въ шканечномъ журналѣ пароходо-фрегата «Херсонесъ», а именно въ ней указано: что пароходо-фрегаты «Громоносецъ» и «Бессарабія», при штурмѣ непріятелемъ укрѣпленій Севастополя, должны идти въ Корабельную бухту къ докамъ, для поддержки Малахова кургана и Корниловскаго бастіона, что и подтверждается записями шканечныхъ журналовъ пароходо-фрегатовъ «Громоносецъ» и «Бессарабія», изъ которыхъ: въ первомъ 27-го августа (8-го сен-

(*) «Матеріалы для обороны Севастополя», капитанъ-лейтенанта Жандра, гл. II, стр. 242.

(**) Дѣло за №№ 2 538 и 2 628 Черноморскаго центральнаго военно-морского архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Одесса»: 19-го и 25-го марта, стр. 84, 29-го, 31-го мая, 2-го іюня, 12-го іюня и на стр. 84.

тября) 1855 г., на стр. 82, записано: «Въ $^1/_2$ 1 часа (пополудни) мы подъ парами перешли на позицію къ Новому Адмиралтейству вмѣстѣ съ пароходомъ «Бессарабія» и открыли огонь по Доковой балкѣ, а впослѣдствіи по непріятелю, занявшему Малаховъ курганъ», во второмъ же того же числа и того же года записано такъ: «Въ полдень непріятель началъ штурмовать городъ, почему мы снялись съ якоря и стали на якорь въ Корабельной бухтѣ для дѣйствія по Малахову кургану, занятому французскими войсками».

Къ Бутакову также обращался съ просьбою — запискою 26-го мая (7-го іюня) 1855 г., около 10 час. вечера—начальникъ штаба гарнизона Севастополя, князь Васильчиковъ, объ оказаніи огнемъ пароходо-фрегатовъ содѣйствія генералу Хрулеву, при предполагавшихся на слѣдующій день атакѣ и отбитіи потерянныхъ нами весьма важныхъ для обороны укрѣпленій (*), а именно: Волынскаго и Селенгинскаго редутовъ и Камчатскаго люнета. Капитанъ 1-го ранга Г. И. Бутаковъ, самостоятельно со своимъ пароходо-фрегатомъ «Владиміръ», тотчасъ же исполняетъ просьбу князя Васильчикова и устно передаетъ это приказаніе остальнымъ пароходо-фрегатамъ, о чемъ въ шканечномъ журналѣ пароходо-фрегата «Одесса» 26-го мая (7-го іюня) 1855 г. записано такъ: «Въ 10 час. (пополудни), по словесному приказанію капитана 1-го ранга Бутакова, снялись съ якоря и слѣдовали обстрѣливать непріятельскій берегъ и Селенгинскій и Волынскій редуты, гдѣ мы и всѣ пароходы держались подъ парами подъ выстрѣлами непріятельскихъ батарей» (**); въ шканечномъ же журналѣ пароходо-фрегата «Громоносецъ» того же числа записано такъ: «Въ продолженіе ночи бросали бомбы на занятые редуты непріятелемъ. Камчатскій редутъ также занятъ непріятелемъ» (***). Въ шканечномъ же журналѣ

(*) «Восточная война 1853—56 гг.», генералъ-адъютанта М. И. Богдановича, томъ III, гл. XXI, стр. 360 и 361.

(**) Дѣло за №№ 2 538 и 2 628 Черноморскаго центральнаго военно-морского архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Одесса», стр. 83.

(***) Дѣло за №№ 2 537 и 2 630 того же архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Громоносецъ», стр. 51.

пароходо-фрегата «Херсонесъ» происходившее въ тотъ день записано нѣсколько иначе, но это особеннаго значенія не имѣетъ и могло бы быть провѣрено, если бы сохранились шканечные журналы пароходо-фрегатовъ «Владиміръ» и «Крымъ». Но шканечныхъ журналовъ: пароходо-фрегата «Крымъ» за 1855 г., а пароходо-фрегата «Владиміръ» за 1854 и 1855 гг.— нѣтъ, и потому, какъ записанъ этотъ моментъ обороны Севастополя у нихъ—неизвѣстно, но въ шканечномъ журналѣ пароходо-фрегата «Одесса» имѣется указаніе на то, что и они въ этомъ дѣлѣ принимали участіе, и слѣдовательно несомнѣнно, что запись шканечнаго журнала пароходо-фрегата «Херсонесъ»—ошибочна.

Ему же, т. е. Г. И. Бутакову, вице-адмиралъ Нахимовъ поручаетъ начальствованіе (*) «морскою вылазкой» 24-го ноября (6-го декабря) 1854 г., которая молодецки была выполнена пароходо-фрегатами «Владиміръ» и «Херсонесъ». Они были посланы атаковать и прогнать непріятельскіе пароходы *Kite* и *Cotton* (**), стоявшіе въ Стрѣлецкой бухтѣ и бросавшіе ядра и бомбы въ городъ, а также и желѣзный винтовый пароходъ *Megaera* (**), стоявшій на фарватерѣ противъ Песочной бухты и наблюдавшій за дѣйствіями и движеніями нашихъ судовъ (*) и мѣшавшій распоряженіямъ вице-адмирала Нахимова. Кромѣ того, П. С. Нахимовъ хотѣлъ напомнить этою «морскою вылазкой» непріятелю, чтобы онъ былъ осторожнѣе со славными защитниками Севастополя.

«Молодецкая вылазка нашихъ пароходовъ»—пишетъ въ своемъ рапортѣ командиру Севастопольскаго порта, командующій эскадрою судовъ Черноморскаго флота, вице-адмиралъ Нахимовъ:—«напомнила непріятелямъ, что суда наши, хотя и разоружены, но по первому приказу закипятъ жизнью, что мѣтко стрѣляя на бастіонахъ, мы не отвыкли отъ стрѣльбы на качкѣ» (***).

(*) «Описаніе обороны г. Севастополя», генералъ-адъютанта Тотлебена, часть I, гл. XXI, стр. 538.

(**) «Восточная война 1853—56 гг.», генералъ-лейтенанта Богдановича, т. III, гл. XXV, стр. 182.

(***) Копія съ рапорта командующаго эскадрою судовъ Черноморскаго флота, вице-адмирала Нахимова къ командиру Севастопольскаго порта отъ 24-го ноября 1854 г., № 588; дѣло за № 1 821, связка № 62, Черноморскаго центральнаго военно-морского архива, въ дѣлахъ 3-го стола штаба Черноморскаго флота.

Тому же Г. И. Бутакову вице-адмиралъ П. С. Нахимовъ поручаетъ общее распоряженіе по перевозкѣ и отправленію на судахъ контуженныхъ и раненыхъ послѣ извѣстнаго сраженія 24-го октября (5-го ноября) 1854 г. на Черной рѣчкѣ и Инкерманскихъ высотахъ, которое, по ожесточенности нападавшихъ и защищавшихся, въ исторіи войнъ, почти не имѣетъ себѣ примѣровъ. Въ этомъ сраженіи потери съ обѣихъ сторонъ достигли баснословныхъ цифръ, а именно: выбыло изъ строя 17 генераловъ, 552 офицера и 15 773 нижнихъ чиновъ (*), изъ числа этого только у однихъ насъ выбыло изъ строя: 6 генераловъ, 289 офицеровъ и 11 664 нижнихъ чиновъ и изъ нихъ ранено и контужено 6 генераловъ, 233 офицера и 6 689 нижнихъ чиновъ,—остальные всѣ убиты. Несмотря на такой страшный уронъ съ нашей стороны, «бой 24-го октября (5-го ноября) — говоритъ генералъ-адъютантъ Тотлебенъ:— «имѣлъ для насъ то благопріятное слѣдствіе, что предполагавшійся штурмъ IV-го бастіона, который по многимъ соображеніямъ имѣлъ вѣроятность на успѣхъ, былъ отложенъ. Дѣйствія союзниковъ съ этого времени постепенно принимали оборонительный характеръ» (**). Какъ я уже сказалъ, Г. И. Бутакову было поручено Нахимовымъ переправить на Сѣверную сторону въ госпитальные бараки съ поля сраженія на Черной рѣчкѣ и Инкерманскихъ высотъ самое меньшее 6 928 челов. контуженныхъ и раненыхъ и для выполненія этой трудной задачи въ распоряженіе его, тогда еще только капитана 2-го ранга, по сигналу флагманскаго корабля вице-адмирала Нахимова «Двѣнадцать Апостоловъ», были отданы баркасы со всѣхъ судовъ, стоявшихъ на Севастопольскомъ рейдѣ (***). Кромѣ того, въ перевозкѣ раненыхъ принимали участіе и всѣ пароходо-фрегаты, а также и пакетботный пароходъ «Эльборусъ», за исключеніемъ пароходо-фрегатовъ: «Херсонесъ» и «Крымъ»,

---

(*) «Описаніе обороны г. Севастополя», генералъ-адъютанта Тотлебена, ч. I, гл. XVIII, стр. 457 и 458, и «Восточная война 1853—56 гг.», генералъ-лейтенанта Богдановича, т. III, гл. XXIV, стр. 153.

(**) Тамъ же, ч. I, гл. XVIII, стр. 461.

(***) Дѣло за № 2 536 Черноморскаго центральнаго военно-морского архива, шканечный журналъ пароходо-фрегата «Крымъ» за 1854 г., стр. 116.

что подтверждаетъ запись 24-го октября (5-го ноября) 1854 г. шканечнаго журнала пароходо-фрегата «Крымъ», въ которомъ записано такъ: «Въ началѣ 4-го часа (пополудни) сраженіе прекратилось и наши войска слѣдовали обратно; пароходы «Владиміръ», «Одесса», «Громоносецъ», «Бессарабія» и «Эльборусъ» перевозили раненыхъ» (*). Это же подтверждается также и записями въ шканечныхъ журналахъ: пароходо-фрегата «Одесса» и пакетботнаго парохода «Эльборусъ», въ которыхъ записано слѣдующее: «Въ $^1/_4$ 12-го часа (пополуночи) для перевозки больныхъ и раненыхъ снялись съ якоря и отправились къ Георгіевской балкѣ. Въ $^1/_2$ 1-го часа (пополудни), по погрузкѣ на пароходъ раненыхъ 300 человѣкъ, снялись съ якоря. Въ началѣ 2-го часа (пополудни) остановились у Сухой балки для выгрузки раненыхъ (**), а въ шканечномъ журналѣ пакетботнаго парохода «Эльборусъ» записано, что: «Въ $^1/_4$ 11-го часа (утра) получили мы словесное приказаніе вице-адмирала Нахимова перевозить на пароходѣ раненыхъ изъ ближайшей къ Инкерману южной пристани на Сѣверную сторону въ бараки, въ коихъ устроенъ госпиталь. Въ $^3/_4$ 11-го часа (пополуночи) сигналомъ съ парохода «Владиміръ» велѣно пароходу «Турокъ» подойти для переговоровъ. Въ $^1/_2$ 12-го часа (пополуночи), наполнивъ пароходъ ранеными, подняли якорь и пошли къ бараканъ. Въ 3 часа (пополудни) пришли къ Инкерману, стали на якорь, стали принимать раненыхъ» (***).

Въ перевозкѣ раненыхъ съ поля сраженія на Черной рѣчкѣ и Инкерманскихъ высотахъ на Сѣверную сторону въ бараки, въ которыхъ устроенъ былъ госпиталь, принималъ участіе и пароходъ «Дунай», о которомъ въ шканечномъ журналѣ пароходо-фрегата «Херсонесъ» сказано, что: «Въ $^1/_2$ 11-го часа (утра) пришелъ пароходъ «Дунай», для перевозки раненыхъ» (****). Самая же главная и безспорно неоцѣнимая услуга

(*) Дѣло за № 2 536 Черноморскаго центральнаго военно-морского архива, шканечный журналъ пароходо-фрегата «Крымъ» за 1854 г., стр. 116.

(**) Дѣло за №№ 2 538 и 2 628 того же архива, шканечные журналы, стр. 49.

(***) Дѣло за №№ 2 556 и 2 629 того же архива, шканечный журналъ пакетботнаго парохода «Эльборусъ», стр. 135.

(****) Дѣло за №№ 2 540 и 2 682 того же архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Херсонесъ», стр. 81.

оказанная Г. И. Бутаковымъ оборонѣ Севастополя заключалась въ томъ, что имъ, опытною стрѣльбой произведенною боевыми выстрѣлами изъ 10-д. бомбическихъ пушекъ ядрами, была доказана полная возможность стрѣльбы съ пароходо-фрегатовъ по непріятельскимъ укрѣпленіямъ и батареямъ, чего до его опытовъ пароходо-фрегатами не дѣлалось и о чемъ въ «Морскомъ Сборникѣ» за 1855 г. (№ 10, стр. 363) сообщается такъ: «въ сентябрѣ 1854 г. онъ (т. е. непріятель) началъ воздвигать одну батарею на горѣ противъ Киленъ-балочной бухты въ разстояніи 23 кабельт. отъ рейда, для дѣйствія по бастіону Корнилова. Пароходъ «Владиміръ» сталъ мѣшать его работамъ бомбами изъ 68-фн. пушки, и вскорѣ осаждающіе увидѣли необходимость поставить на этой батареѣ и противъ него хоть одно орудіе; для дѣйствія по непріятелю изъ упомянутой пушки, «Владиміру» приходилось давать около 3° крену, но, когда захотѣли достигать туда изъ 10-д., пришлось кренить его до 7°, чтобы послѣднія орудія могли составлять съ горизонтомъ уголъ 22°. Когда такимъ образомъ оказалось возможнымъ вредить непріятелю и 10-д. орудіями, къ «Владиміру» присоединили пароходъ «Крымъ».

Надо замѣтить, что наши тогдашніе пароходо-фрегаты вообще совершенно не были приспособлены для выпавшей на ихъ долю задачи, и мало того, что ихъ приходилось кренить, для стрѣльбы ядрами по непріятельскимъ батареямъ, имъ еще приходилось стрѣлять по невидимымъ съ палубы цѣлямъ, такъ напр. въ «Морскомъ Сборникѣ» 1855 г. (№ 10, стр. 367) помѣщены выписки изъ шканечнаго журнала пароходо-фрегата «Владиміръ», въ которыхъ между прочимъ говорится, что 9 (21)-го октября 1854 г.: «Въ 11 час. (пополуночи) сдѣлали 5 пробныхъ выстрѣловъ изъ баковаго орудія въ 22-пушечную англійскую батарею, которая дѣйствовала противъ Малахова кургана и 3-го бастіона, и такъ какъ ея съ парохода нельзя было видѣть, то за выстрѣлами наблюдали съ горы надъ Голландіею, а на пароходѣ замѣчали по между лежащей горѣ направленіе и возвышеніе орудія посредствомъ прицѣла» и далѣе говорится, что 10 (22)-го октября того же года, «Дѣйствовали по англійской батареѣ, и началь-

никъ 4-й дистанціи, контръ-адмиралъ Истоминъ, прислалъ сказать, что наши бомбы наносятъ значительный вредъ непріятелю».

Мы, современные моряки и морскіе артиллеристы, можемъ только смѣяться надъ тѣмъ, какъ нашимъ «героямъ-защитникамъ» Севастополя, для борьбы съ непріятельскими батареями «съ воды», приходилось кренить пароходо-фрегаты, чтобы ядра ихъ орудій достигали совершенно невидимой стрѣляющему цѣли. Вотъ какъ это дѣлалось, какъ описано это въ «Морскомъ Сборникѣ» 1855 г. (№ 10, стр. 364): «Непріятельская батарея, которая находилась на высотахъ Киленъ-балки въ 23 кабельт. отъ рейда, имѣла пять орудій, изъ которыхъ 4 были обращены на Малаховъ курганъ, а одно орудіе на рейдъ, пароходы «Владиміръ», «Крымъ» и корабль «Гавріилъ» открыли огонь по ней. Чтобы достигать до непріятеля изъ 10-д. орудій «Владиміръ» приходилось кренить до 7°, для чего правая кожуховая лодка спускалась, а лѣвую держали на таляхъ. Съ лѣвой имѣли поднятыми всѣ шлюпки и свободныхъ отъ орудій людей держали на лѣвой же сторонѣ», а это приходилось дѣлать вопреки знаменитаго приказа за № 54, отданнаго храбрѣйшимъ и достославнѣйшимъ героемъ Синопа и Севастополя, вице-адмираломъ П. С. Нахимовымъ, 2(14)-го марта 1855 г., въ которомъ между прочимъ было сказано слѣдующее: «что теперь шестимѣсячные труды по укрѣпленію Севастополя приходятъ къ концу; средства обороны наши почти утроились, и потому кто изъ насъ, вѣрующихъ въ правосудіе Божіе, усомнится въ торжествѣ надъ дерзкими помышленіями непріятеля. Но разрушить, при большой потери съ своей стороны, не есть еще полное торжество и потому-то я считаю долгомъ напомнить всѣмъ начальникамъ священную обязанность на нихъ лежащую именно: предварительно озаботиться, чтобы при открытіи огня съ непріятельскихъ батарей, не было ни одного лишняго человѣка не только въ открытыхъ мѣстахъ и безъ дѣла, но, даже прислуга у орудій и число людей, для неразлучныхъ съ боемъ работъ, были ограничены крайнею необходимостью; заботливый офицеръ, пользуясь

обстоятельствами, всегда отыщетъ средство сдѣлать экономію въ людяхъ и тѣмъ уменьшить число подвергающихся опасности» (*).

Наши пароходо-фрегаты также были плохо защищены отъ навѣсныхъ и прицѣльныхъ выстрѣловъ непріятеля, что видно изъ того, что на пакетботномъ пароходѣ «Эльборусъ» начали для защиты машины съ 4 (16)-го по 13 (25)-е марта 1855 г. посылать: «15 челов. въ Голландію подготовлять лѣсъ для блиндажа на машину, а сегодня (т. е. 13 (25)-го марта) приступили къ складѣ блиндажа» (**), какъ записано въ шканечномъ журналѣ этого парохода.

Запись о той же самой работѣ встрѣчаемъ и въ шканечномъ журналѣ пароходо-фрегата «Громоносецъ», а именно 10 (22)-го марта 1855 г. записано такъ: «сего числа устроили блиндажъ надъ машиною и крюйтъ-камерою» (***) и въ шканечномъ журналѣ пароходо-фрегата «Одесса» есть также указаніе, что и на немъ былъ устроенъ блиндажъ надъ машиною, но въ какое именно время неизвѣстно, такъ: 27-го августа (8-го сентября) 1855 г. въ журналѣ записано: «2-я бомба попала въ кожуховую каюту, оттуда въ машинный блиндажъ, пробила его и въ машинѣ разорвалась» (****).

Да и артиллерійское вооруженіе нашихъ пароходо-фрегатовъ также не соотвѣтствовало той задачѣ, которая выпала на ихъ долю, во время обороны Севастополя, такъ какъ изъ всѣхъ пароходо-фрегатовъ наиболѣе сильно былъ вооруженъ пароходо-фрегатъ «Владиміръ», а именно: двумя 10-д. бомбическими, двумя 18-фн., тремя 68-фн., четырьмя 24-фн. карронадопушками (*****). На остальныхъ же артиллерійское вооруженіе

(*) «Морск. Сборн.», т. XV, 1855 г., № 3, стр. LVII.

(**) Дѣло за №№ 2 556 и 2 629 Черноморскаго центральнаго военно-морского архива, шканечный журналъ пакетботнаго парохода «Эльборусъ», стр. 38.

(***) Дѣло за №№ 2 537 и 2 630 того же архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Громоносецъ», стр. 25.

(****) Дѣло за №№ 2 538 и 2 623 того же архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Одесса», стр. 116 и 117.

(*****) «Повседневная запись замѣчательныхъ событій въ русскомъ флотѣ», полковника Кроткова, стр. 476.

состояло: на пароходо-фрегатѣ «Херсонесъ» изъ одной 10-д., одной 56-фн. бомбической пушки и шести 24-фн. пушко-карронадъ; на пароходо-фрегатѣ «Крымъ» изъ двухъ 10-д. бомбическихъ пушекъ и шести 24-фн. пушко-карронадъ; на пароходо-фрегатѣ «Громоносецъ» изъ двухъ 10-д. бомбическихъ пушекъ и шести 24-фн. пушко-карронадъ; на пароходо-фрегатѣ «Бессарабія» изъ одной 10-д. и одной 56-фн. бомбическихъ пушекъ и шести 24-фн. пушко-карронадъ; на пароходо-фрегатѣ «Одесса» изъ двухъ 10-д. бомбическихъ пушекъ и четырехъ 24-фн. пушко-карронадъ и наконецъ на пакетботномъ пароходѣ «Эльборусъ» артиллерійское вооруженіе всего состояло: изъ двухъ 36-фн. и четырехъ 12-фн. пушко-карронадъ (*), при этомъ еще съ нѣкоторыхъ пароходовъ, какъ напр. съ пакетботнаго парохода «Эльборусъ», для береговыхъ укрѣпленій сдавались на берегъ: порохъ, ядра, картузы и картечь, о чемъ имѣется запись въ шканечномъ журналѣ вышесказаннаго парохода, а именно: 13 (26)-го марта 1855 г. записано «сего числа сданы съ парохода снаряды на Екатерининскую пристань: ядеръ 12-фн.—112, картечей 12-фн.—33, картузовъ насыпанныхъ порохомъ—80. Въ лабораторію гранатъ 12-фн.—59, трубокъ гранатныхъ 36-фн.—85 и 12-фн.—64», а 10 (22)-го мая того же года записано: «Свезено съ парохода и сдано въ порту: пороху пушечнаго 31 пуд. 14 фн., гранатъ 24-фн.—42 и картузовъ 159» (**).

Съ пароходо-фрегата «Одесса» также въ 1885 г. свезено было пороху 13 ящиковъ въ Сѣверное укрѣпленіе подъ сохраненіе (***); пароходо-фрегаты же «Бессарабія», «Громоносецъ» должны были отказаться отъ участія въ поддержкѣ и защитѣ, порученныхъ имъ, батарей и бастіоновъ «за неимѣніемъ

(*) Историческій обзоръ о плаваніи судовъ подъ флагомъ начальника 4-й флотской дивизіи, вице-адмирала Новальскаго въ 1854 г. Дѣло за № 1 823, связка № 62, Черноморскаго центральнаго военно-морского архива, въ дѣлахъ 3-го стола штаба Черноморскаго флота и портовъ.

(**) Дѣло за №№ 2 556 и 2 629 того же архива, шканечные журналы пакетботнаго парохода «Эльборусъ», стр. 38 и 66.

(***) Дѣло за №№ 2 538 и 2 628 того же архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Одесса», стр. 92.

снарядовъ» (*), какъ записано 27-го августа (8-го сентября) 1855 г. въ шканечномъ журналѣ пароходо-фрегата «Бессарабія» и «за разстрѣляніемъ всѣхъ снарядовъ» (**), какъ записано того жо числа и года въ шканечномъ журналѣ пароходо-фрегата «Громоносецъ».

Итакъ, сколь несовершенны были пароходо-фрегаты въ роли защитниковъ осажденнаго Севастополя «съ моря» и сколь велика должна была быть заслуга ихъ по оборонѣ Севастополя «съ моря». Сколько надо было имѣть хладнокровія, мужества и выдержанности командѣ, офицерамъ и командирамъ этихъ пароходо-фрегатовъ, чтобы стойко выстаивать на своихъ боевыхъ позиціяхъ, защищая мѣста оборонительной линіи, назначенныя по приказу незабвеннаго защитника Севастополя В. А. Корнилова, или напр. хладнокровно маневрировать по рейду подъ ужаснымъ огнемъ непріятельскихъ батарей, которыя обсыпали наши пароходо-фрегаты ядрами и бомбами, какъ это было, напр. 6 (18)-го іюня 1855 г., когда пароходо-фрегатъ «Владиміръ», подъ командою капитана 1-го ранга Г. И. Бутакова, дѣйствовалъ по Киленъ-балкѣ по штурмующимъ непріятельскимъ войскамъ «не становясь на якорь» (***) и когда только «безпрерывная перемѣна мѣста мѣшала непріятельскимъ батареямъ попадать во «Владиміръ», когда многіе осколки попали въ него, и когда «всплесками воды, отъ падавшихъ близко ядеръ, часто обрызгивало даже стоявшихъ на площадкѣ и это знаменитое утро обошлось «Владиміру» необыкновенно дешево, если судить по силѣ направленнаго на него огня»; а именно на немъ: одинъ матросъ былъ контуженъ въ плечо, а другой легко раненъ въ щеку осколками бомбъ и только уже послѣ главной перестрѣлки, когда «Владиміръ» преслѣдовали по рейду бомбами, куда бы онъ ни сталъ на якорь, былъ одинъ смертельно раненъ осколками въ плечо, а другому оторвало ступню» (****).

(*) Дѣло за №№ 2 539 и 2 631 Черноморскаго центральнаго военно-морского архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Бессарабія», стр. 76 и 77.

(**) Дѣло за №№ 2 537 и 2 630 того же архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Громоносецъ», стр. 83.

(***) «Морск. Сборн.», томъ XVIII, 1855 г., № 10, отд. уч.-лит., стр. 372.

(****) «Морск. Сборн.», томъ XVIII, 1855 г., № 10, отд. уч.-лит., стр. 373.

Кто бывалъ въ Севастополѣ, тотъ видѣлъ то мѣсто, гдѣ пароходо-фрегату «Владиміръ» приходилось дѣйствовать по Киленъ-балкѣ «не становясь на якорь» и тотъ хорошо поймета: сколько надо было командиру пароходо-фрегата «Владиміръ» имѣть хладнокровія, увѣренности, мужества и самообладанія, чтобы въ такомъ узкомъ мѣстѣ Севастопольскаго рейда, которое всего только какихъ-нибудь $4^1/_2$ кабельт. (т. е. 450 саж.) маневрировать такъ артистично, что пароходо-фрегатъ «Громоносецъ», стоявшій на якорѣ у Голландіи, счелъ даже нужнымъ этотъ маневръ «Владиміра» записать въ свой шканечный журналъ такъ: «Пароходъ «Владиміръ» прошелъ заднимъ ходомъ между N-мъ берегомъ и нами и потомъ, пройдя къ О отъ насъ, держался подъ парами» (*). Надо замѣтить, что пароходо-фрегату «Владиміръ» пришлось держаться подъ парами, маневрируя между пароходо-фрегатами «Крымъ», «Одесса», «Громоносецъ», «Бессарабія» и «Херсонесъ», которые пришли тоже къ Киленъ-балочной бухтѣ въ помощь пароходо-фрегатамъ «Крымъ» и «Владиміръ», бывшимъ въ тотъ день дежурными, о послѣднемъ въ шканечномъ журналѣ пакетботнаго парохода «Эльборусъ» 6 (18)-го іюня 1855 г. записано такъ: «Въ $3^1/_2$ час. (пополуночи) сильная ружейная пальба по 1-му и 2-му, Корнилову бастіонамъ. Сигналомъ съ флагмана велѣно пароходамъ развести пары, а дежурные «Владиміръ» и «Крымъ» пошли на высоту Киленъ-балки» (**).

Пароходо-фрегатъ «Владиміръ» во время своихъ маневрированій подходилъ вплотную ко входу Киленъ-балочной бухты, для дѣйствія картечью по непріятельскимъ союзнымъ войскамъ, о чемъ въ «Морскомъ Сборникѣ» (1855 г., № 10, стр. 373) сказано такъ: «Будучи въ 500 саж. отъ берега, попробовали сдѣлать выстрѣлъ картечью по мѣстности восточнѣе Киленъ-балки, давъ орудію полное возвышеніе, т. е. около 23°. Оказалось, что ни одна пуля не упала въ воду, а напротивъ весь

(*) Дѣло за №№ 2 537 и 2 630 Черноморскаго центральнаго военно-морского архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Громоносецъ», стр. 54.

(**) Дѣло за №№ 2 556 и 2 629 того же архива, шканечные журналы пакетботнаго парохода «Эльборусъ», стр. 79.

снарядъ разсыпался по горамъ. Видя это, подошли ко входу въ Киленъ-балочную бухту и дѣйствовали навѣсно картечью по стрѣлкамъ залегшимъ на склонѣ горы, противъ 2-го бастіона и потомъ по всей Киленъ-балкѣ, куда отретировались непріятели».

Не одному только пароходо-фрегату «Владиміръ» приходилось безпрерывно мѣнять мѣсто, чтобы хоть сколько-нибудь укрыться отъ непріятельскихъ ядеръ и бомбъ, бросавшихся непріятелемъ на рейдъ по пароходамъ, но безспорно, что непріятель во всѣ дни осады преимущественно стрѣлялъ по пароходо-фрегату «Владиміръ», что можно видѣть изъ записей: 1) въ шканечномъ журналѣ пароходо-фрегата «Громоносецъ» 30-го августа (11-го сентября) 1855 г., въ которомъ записано, что «Непріятель стрѣлялъ преимущественно по пароходу «Владиміръ» (*)» и 2) въ шканечномъ журналѣ пакетботнаго парохода «Эльборусъ», въ которомъ записано, что «Въ 3 часа (пополудни) непріятель изъ 4 орудій, поставленныхъ на площади Александровскихъ казармъ, открылъ огонь по пароходамъ, особенно же по пароходу «Владиміръ» (**)». Но и другіе пароходы не оставлены были безъ вниманія непріятельскою артиллеріей и другимъ приходилось укрываться на Севастопольскомъ рейдѣ отъ непріятельскихъ ядеръ и бомбъ, такъ: пароходо-фрегатъ «Херсонесъ» долженъ былъ 29-го марта (10-го апрѣля) 1855 г. «для избѣжанія отъ непріятельскихъ выстрѣловъ» поднять якорь и слѣдовать по рейду къ другому мѣсту, а затѣмъ въ другомъ мѣстѣ говорится: «Въ продолженіе ночи бомбардировка города не прекращалась. Въ $^1/_2$ 6-го часа (пополуночи), какъ здѣсь не сокрыты отъ непріятельскихъ выстрѣловъ, подняли якорь и слѣдовали къ другому якорному мѣсту» (т. е. между Павловскимъ мыскомъ и Аполлоновою балкой). 22-го же февраля (6-го марта) 1855 г. вслѣдствіе того, что «въ непріятельской траншеѣ, устроенной на возвышенности новой дороги, расчистили три амбразуры и вскорѣ

(*) Дѣло за №№ 2 537 и 2 630 Черноморскаго центральнаго военно-морского архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Громоносецъ», стр. 83.

(**) Дѣло за №№ 2 556 и 2 629 того же архива, шканечные журналы пакетботнаго парохода «Эльборусъ», стр. 114.

изъ трехъ орудій открыли огонь по пароходу, а изъ ближайшихъ къ намъ траншей и изъ штуцеровъ, почему у насъ стали дѣлать паръ и открыли огонь съ лѣваго борта, но какъ непріятельскіе выстрѣлы вскорѣ сдѣлались очень вѣрны, такъ что убило на пароходѣ двухъ человѣкъ изъ прислуги отъ бомбическаго орудія, одного ранило и сдѣлало нѣсколько пробоинъ, а штуцерныя пули затрудняли дѣйствіе артиллеріи, то, по приказанію командира парохода, расклепали цѣпь у даглистаго якоря на 15 саж. и потянулись на прежде завезенный къ W верпъ, продолжая дѣйствовать по непріятелю изъ пушко-карронадъ, въ 7 час. (пополуночи) скрылись изъ-подъ выстрѣловъ непріятельской батареи, подтянувшись къ хутору 42-го флотскаго экипажа, гдѣ стали на якорь и ошвартовились» (*), 26-го августа (7-го сентября) того же года тамъ же записано, что «Въ началѣ 8-го часа (пополуночи), чтобы быть менѣе подверженному столь сильному перекрестному и прицѣльному огню, подняли якорь и верпъ и начали сдаваться назадъ» (**), а пройдя Аполлонову, балку, стали на якорь. Наконецъ 27-го августа (8-го сентября), того же года и тамъ же записано, что: Въ 9 час. (пополуночи), «чтобы быть закрытымъ отъ непріятельскихъ батарей втянулись въ Сухую балку, гдѣ ошвартовились» (***).

28-го августа (9-го сентября) 1855 г. пароходо-фрегатъ «Громоносецъ» долженъ былъ перейти къ батареѣ № 4 вслѣдствіе того, что «Около 6 час. началась бомбардировка города, и батареи надъ Георгіевскимъ погребомъ открыли огонь по насъ» (****). То же самое пришлось сдѣлать 11 (23-го) марта 1855 г. и пакетботному пароходу «Эльборусъ», въ шканечномъ журналѣ котораго записано такъ: «Въ 10 час. (пополуночи) съ новооткрытой непріятельской батареи, выстроенной

(*) Дѣло за №№ 2 540 и 2 682 Черноморскаго центральнаго военно-морского архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Херсонесъ», стр. 19.

(**) Тамъ же, стр. 102.

(***) Тамъ же, стр. 105.

(****) Дѣло за №№ 2 537 и 2 630 того же архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Громоносецъ», стр. 31.

повыше Волынскаго редута, со вчерашняго дня ядра и гранаты ложились вблизи Аполлоновой балки и пароходовъ тамъ стоящихъ, почему намъ велѣно стать на прежнее мѣсто къ 4-му № Сѣверной батареи» (*).

Въ составѣ непріятельскихъ союзныхъ войскъ были все народы, кичившіеся, за исключеніемъ турокъ, предъ нами своею культурой и цивилизаціей, но изощрявшіеся въ употребленіи, въ продолженіе всей осады некультурныхъ и античеловѣческихъ снарядовъ въ борьбѣ съ сильнымъ нравственно и духовно противникомъ, такъ они употребляли: конгреновыя ракеты, метательныя мины, т. е. боченки и корзины съ гранатами и ядрами (**) и даже желѣзныя полосы, о чемъ къ стыду нашихъ бывшихъ противниковъ, сохранилась запись въ шканечномъ журналѣ пароходо-фрегата «Одесса», въ которой сказано, что: 27-го августа (8-го сентября) 1855 г. «Около $2^1/_4$ час. (пополудни) непріятель бросилъ въ нашъ пароходъ желѣзную полосу, которая попала въ лѣвое колесо. Длина этой полосы 8 ф., ширина 3 д. и толщина 2 д. Перелóмила 6 радіусовъ, 7 полурадіусовъ и 19 лопастей» (***). Однако, всѣ эти ухищренія нашихъ коварныхъ противниковъ, изъ-за ихъ неумѣнья стрѣлять, обходились намъ очень дешево, несмотря на то, что напр.: въ одинъ день непріятель по пароходо-фрегату «Владиміръ» сдѣлалъ около 500 выстрѣловъ, изъ которыхъ попало только 10; въ другой же день—60 ядеръ, изъ которыхъ попало только 6 (****), но бывали и дни въ осадѣ Севастополя, какъ напр. 6-го (18)-го октября 1854 г., когда одна только непріятельская батарея, дѣйствовавшая противъ Малахова кургана и на рейдъ, дѣлала около 100 выстрѣловъ въ день (*****). Въ шканечномъ же журналѣ 120-пуш. корабля

(*) Дѣло за №№ 2 536 и 2 629 Черноморскаго центральнаго военно-морского архива, шканечные журналы пакетботнаго парохода «Эльборусъ», стр. 37.

(**) «Восточная война 1853—56 гг.», генералъ-лейтенанта Богдановича, т. IV, гл. XXXIV, стр. 61.

(***) Дѣло за №№ 2 538 и 2 628 Черноморскаго центральнаго военно-морского архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Одесса», стр. 117.

(****) «Морск. Сборн., т. XVIII, 1855 г. № 10, отд. уч.-лит., стр. 370.

(*****) Тамъ же, стр. 365.

«В. К. Константинъ» записано, что «16 (28)-го, 18 (30)-го, 20-го августа (1-го сентября) и 21-го августа (2-го сентября) 1855 г. число брошенныхъ непріятелемъ ядеръ и бомбъ доходило въ сутки: ядеръ отъ 200 до 400 штукъ, а бомбъ до 40 штукъ (*), кромѣ того, непріятелемъ бросались еще на рейдъ конгреновыя ракеты, число которыхъ доходило до 14 штукъ въ сутки» (**).

Если прослѣдить за числомъ поврежденій, нанесенныхъ пароходо-фрегатамъ непріятельскими снарядами и за всѣмъ урономъ въ людяхъ, какъ-то убитыми, ранеными и контуженными, то получимъ баснословно малый процентъ, что можно объяснить: 1) неумѣніемъ непріятельскихъ артиллеристовъ попадать въ цѣль и 2) что Господь Богъ хранилъ «героевъ-защитниковъ» Севастополя «съ воды». Въ записяхъ шканечныхъ журналовъ находимъ полное подтвержденіе: малочисленности поврежденій въ корпусахъ пароходо-фрегатовъ отъ непріятельскихъ снарядовъ и о незначительности отъ нихъ убыли въ людяхъ, а именно въ нихъ записано, что:—

27-го августа (8-го сентября) 1855 г. на пароходо-фрегатѣ «Громоносецъ», «въ послѣдній рейсъ съ ранеными съ непріятельской батареи, устроенной близъ Забалканскаго редута у Киленъ-балки, ядрами повредило рангоутъ, палубу и каютъ-компанію и убило 1 раненаго и ранило 1 раненаго и 2 матросовъ (***).

На пакетботномъ пароходѣ «Эльборусъ» 14 (26)-го августа, 21-го и 27-го августа (2-го и 8-го сентября) 1855 г. отъ осколковъ бомбъ получилъ поврежденіе четырехъ шлюпокъ и однимъ повредило машину» (****), безъ всякаго вреда для людей.

Пароходо-фрегатъ «Владиміръ» во всѣ свои военно-боевыя предпріятія понесъ нижеслѣдующія потери въ людяхъ и повре-

---

(*) Дѣло за №№ 2 510 и 2 617 Черноморскаго центральнаго военно-морского архива, шканечные журналы 120-пуш. корабля «В. К. Константинъ», стр. 18, 20, 22 и 23.

(**) Тамъ же, стр. 78.

(***) Дѣло за №№ 2 537 и 2 630 того же архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Громоносецъ», стр. 83.

(****) Дѣло за №№ 2 556 и 2 629 того же архива, шканечные журналы пакетботнаго парохода «Эльборусъ», стр. 106, 109 и 112.

жденія въ корпусѣ и вооруженіи: 27-го мая (8-го іюня) 1855 г.— убитъ 1 матросъ и самъ пароходо-фрегатъ получилъ 1 подводную пробоину, 2 у ватерлиніи и 10 другихъ поврежденій, для каковой цѣли непріятельскими батареями было выпущено шестьдесятъ 68-фн. ядеръ (*). Съ 5 (17)-го по 16 (28)-е октября 1854 г. пароходо-фрегатъ «Владиміръ», дѣйствуя противъ непріятельскихъ батарей, потерялъ: убитымъ 1 и раненымъ 1 матроса, а самъ получилъ 3 надводныя и 3 подводныя пробоины и въ него попало 13 ядеръ (**). Затѣмъ 24-го ноября (6-го декабря) того же года ему повредило фокъ-мачту и нѣсколько снастей (***). И наконецъ 27-го августа (8-го сентября) 1855 г., въ день послѣдняго бомбардированія и штурма, на пароходо-фрегатѣ «Владиміръ» было: убито 4, ранено и контужено 11 человѣкъ и самъ пароходо-фрегатъ получилъ 21 пробоину (****).

Этотъ пароходо-фрегатъ, а также и другіе не только научили насъ, своими военно-боевыми подвигами при оборонѣ Севастополя, какъ и чѣмъ должны и могутъ суда парового флота оказывать содѣйствіе военно-сухопутнымъ силамъ, при совмѣстныхъ ихъ дѣйствіяхъ, но также и указали намъ, чего можно достигнуть при взаимной духовной связи этихъ двухъ силъ. Они доказали, что при этихъ условіяхъ, всѣ козни враговъ разбиваются, какъ разбивается морская волна о неприступныя береговыя скалы и что силы непріятельскія, какъ бы онѣ ни были велики сравнительно съ противникомъ, оказываются безсильными побѣдить и, какъ воскъ, таютъ и погибаютъ въ безплодной борьбѣ съ этимъ духовнымъ единеніемъ силъ морскихъ и сухопутныхъ.

(*) «Повседневная запись замѣчательныхъ событій въ русскомъ флотѣ», полковника Кроткова, стр. 143.

(**) Формулярный списокъ о службѣ и достоинствѣ начальника штаба завѣдывающаго морскою частью въ Николаевѣ, флигель-адъютанта Его Императорскаго Величества, капитана 1-го ранга Григорія Бутакова, за 1855 г., стр. 4.— Опись за № 403, стр. 8, Черноморскаго центральнаго военно-морского архива.

(***) «Повседневная запись замѣчательныхъ событій въ русскомъ флотѣ», полковника Кроткова, стр. 495. «Описаніе обороны г. Севастополя», генералъ-адъютанта Тотлебена, ч. I, гл. XXI, стр. 538—540.

(****) «Повседневная запись замѣчательныхъ событій въ русскомъ флотѣ», полковника Кроткова, стр. 354.

Они и еще доказали намъ, что этотъ высоко нравственный духъ единенія сухопутныхъ и морскихъ силъ государства можетъ совершать чудеса; можетъ нападающаго или осаждающаго, какъ это было подъ Севастополемъ, заставить сдѣлать такъ, какъ желаетъ осажденный, а не такъ, какъ желалъ бы это сдѣлать осаждающій.

Пароходы-фрегаты своими дѣйствіями преподали намъ, морякамъ современнаго флота, весьма цѣнные уроки и въ другихъ областяхъ военно-морского боевого искусства, а именно въ области военно-боевой морской техники. Они первые намъ дали уроки исправленія судовъ въ бою, подъ градомъ бомбъ «во множествѣ падавшихъ возлѣ парохода», какъ записано въ шканечномъ журналѣ пароходо-фрегата «Херсонесъ» (*), и они впервые указали намъ на возможность задѣлки подводныхъ пробоинъ въ судахъ черезъ посредство водолазовъ, что доказывается записями шканечнаго журнала пароходо-фрегата «Владиміръ», приводимыми въ журналѣ «Морской Сборникъ» за 1855 г. (№ 10, стр. 364), а именно тамъ сказано, что: 5 (17)-го октября 1854 г. въ $11^1/_2$ час. (пополудни) въ пароходо-фрегатъ «Владиміръ» попавшимъ ядромъ «сдѣлало въ пароходѣ подводную пробоину въ правомъ борту, которую заткнули, не остановивъ однакоже тѣмъ течи, ибо ядро нельзя было вынуть и всю ночь помпами откачивали воду. 6 (18)-го октября къ 9 час. (пополуночи) водолазы остановили течь, работая подъ огнемъ непріятеля». Затѣмъ «въ 2 часа (пополудни) ядро попало къ намъ въ подводную правую скулу. Водолазы ночью остановили течь, работая съ фонарями», а на пакетботномъ пароходѣ «Эльборусъ» поврежденіе въ машинѣ, полученное 27-го августа (8-го сентября) 1855 г., въ $^3/_4$ 3-го часа дня, было исправлено черезъ $^1/_4$ часа (**).

Командиръ пароходо-фрегата «Владиміръ», капитанъ 1-го ранга Г. И. Бутаковъ маневрировалъ и управлялся со своимъ

(*) Дѣло за №№ 2 540 и 2 632 Черноморскаго центральнаго военно-морского архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Херсонесъ», стр. 104.

(**) Дѣло за №№ 2 556 и 2 629 Черноморскаго центральнаго военно-морского архива, шканечные журналы пакетботнаго парохода «Эльборусъ», стр. 113.

пароходо-фрегатомъ такъ, что самый строгій критикъ тогдашняго времени, Павелъ Степановичъ Нахимовъ, не могъ не высказать ему своей похвалы за прекрасное управленіе пароходо-фрегатомъ, а именно: сначала, 2 (14)-го ноября 1854 г., онъ изъявляетъ сигналомъ пароходо-фрегату «Владиміръ» дважды свое особенное удовольствіе и, кромѣ того, велитъ командѣ выдать по чаркѣ водки, какъ это записано въ шканечныхъ журналахъ пакетботнаго парохода «Эльборусъ» и 120-пуш. корабля «В. К. Константинъ» (*), это было тогда, когда пароходо-фрегатъ «Владиміръ» оказалъ помощь терпящимъ бѣдствіе судамъ на Севастопольскомъ рейдѣ, во время разразившагося шторма. Затѣмъ 24-го ноября (6-го декабря) того же года адмиралъ П. С. Нахимовъ изъявляетъ свое особенное удовольствіе пароходо-фрегатамъ «Владиміръ» и «Херсонесъ» за хорошее управленіе въ морѣ во время сраженія съ непріятельскими судами (**), какъ записано въ шканечномъ журналѣ 120-пуш. корабля «Двѣнадцать Апостоловъ», а нижнимъ чинамъ велитъ дать по чаркѣ водки (***).

Пароходо-фрегатъ же «Херсонесъ», кромѣ того, удостоенъ былъ въ тотъ же день особенно высокой милости, а именно: его въ 5 час. дня, по возвращеніи на рейдъ съ «морской вылазки», посѣщаютъ Великіе Князья, находившіеся при оборонѣ Севастополя, Ихъ Императорскіе Высочества Михаилъ Николаевичъ и Николай Николаевичъ (****). Командиръ же парохода-фрегата «Владиміръ», Григорій Ивановичъ Бутаковъ, сверхъ всего вышесказаннаго, былъ, какъ записано въ его формулярномъ спискѣ, «1855 г. 10-го марта за отличіе въ

(*) Дѣло за №№ 2 556 и 2 629 Черноморскаго центральнаго военно-морского архива, шканечные журналы пакетботнаго парохода «Эльборусъ», стр. 140 и дѣло за №№ 2 510 и 2 617 того же архива, шканечные журналы 120-пуш. корабля «В. К. Константинъ» стр. 109 и 110.

(**) Дѣло за № 2 520 того же архива, шканечные журналы 120-пуш. корабля «Двѣнадцать Апостоловъ», стр. 66.

(***) Дѣло за №№ 2 510 и 2 617 того же архива, шканечные журналы 120-пуш. корабля «В. К. Константинъ», стр. 136 и дѣло за №№ 2 539 и 2 631 того же архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Бессарабія», стр. 83.

(****) Дѣло за №№ 2 540 и 2 632 того же архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Херсонесъ», стр. 97.

семъ дѣлѣ оказанное», Всемилостивѣйше награжденъ чиномъ капитана 1-го ранга.

Пароходо-фрегаты, во время осады Севастополя, оказывали содѣйствіе осажденнымъ, въ ихъ стремленіи отбить врага и защитить Севастополь отъ паденія и сдачи его въ руки непріятеля, не только огнемъ своей артиллеріи, но и всѣмъ, чѣмъ только могли, такъ напр.: они перевозятъ изъ Голландіи, Сухарной балки и Инкермана, въ городъ и на Корабельную сторону, фашины и туры (*), необходимыя для возведенія новыхъ укрѣпленій по оборонительной линіи и для исправленія старыхъ, почти ежедневно разрушаемыхъ непріятелемъ; они строятъ мостъ на Черной рѣчкѣ (**), для перехода арміи, когда главнокомандующій, князь Меншиковъ, задумалъ отвлечь непріятеля отъ нападенія на бастіоны нашей оборонительной линіи, т. е. отъ I до IV-го, давъ сраженіе 24-го октября (5-го ноября) 1854 г. на Черной рѣчкѣ и Инкерманскихъ высотахъ, для чего, по его приказанію, 22-го октября (3-го ноября) 1854 г., былъ начатъ постройкою мостъ черезъ Черную рѣчку у Инкермана, о чемъ въ шканечномъ журналѣ пароходо-фрегата «Херсонесъ» записано такъ: «Сего числа присланы въ вѣдѣніе парохода: шаланда, нагруженная бревнами и досками, съ рабочими людьми для устройства моста черезъ Черную рѣчку», а 24-го октября (5-го ноября) въ шканечномъ журналѣ того же пароходо-фрегата записано слѣдующее: «Въ $^1/_2$ 6-го часа (пополуночи) отправили баркасъ со всѣми принадлежностями для устройства моста». Въ $6^1/_2$ час. (пополуночи) войска начали переправляться, а также командѣ того же пароходо-фрегата было поручено 20-го декабря 1854 г. (1-го января 1855 г.) ломать около Черной рѣчки плотины (***), которыя были построены

(*) Дѣло за № 2 536 Черноморскаго центральнаго военно-морского архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Крымъ», см. 18-е декабря, дѣло за №№ 2 538 и 2 628 того же архива, шканечные журналы пароходо-фретата «Одесса» см. 9-е января, 1-е февраля; дѣло за №№ 2 556 и 2 629 того же архива, шканечные журналы пакетботнаго парохода «Эльборусъ», стр. 45.

(**) Дѣло за №№ 2 540 и 2 632 того же архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Херсонесъ», стр. 80 и 81.

(***) Тамъ же, стр. 116.

неизвѣстно когда, но существовавшія еще 14 (26-го) сентября 1854 г., потому что историкъ, генералъ-лейтенантъ Богдановичъ говоритъ, что «утромъ наканунѣ прибылъ туда офицеръ, присланный княземъ Меншиковымъ къ вице-адмиралу Станюковичу, съ приказаніемъ поставить батарею для защиты Инкерманскаго моста и запрудить Черную рѣчку у плотины, чтобы возвысить воду и затруднить переходъ черезъ нее непріятелю (*)». Они перевозили также въ Ушакову и Аполлонову балки сухопутныя войска, предназначавшіяся для усиленія войскъ находившихся при защитѣ Корабельной стороны и на Екатерининскую пристань—предназначавшихся для усиленія войскъ городской части Севастополя (**), что дѣлали тоже 27—28-го августа (8—9-го сентября) 1855 г., перевозя ихъ обратно на Сѣверную сторону, при оставленіи Севастополя, чѣмъ весьма существенно помогли совершенію этого маневра въ образцовомъ порядкѣ и «Отступленіе Севастопольскаго гарнизона послѣ безпримѣрной обороны составитъ одну изъ славныхъ страницъ въ нашихъ лѣтописяхъ—говоритъ генералъ-адъютантъ Тотлебенъ:—ибо войскамъ нашимъ пришлось отступать, имѣя на своихъ плечахъ многочисленнаго непріятеля, который, занимая Малаховъ курганъ, могъ удобно дѣйствовать въ тылъ войскамъ 3-го и 5-го отдѣленій» (***), при чемъ переправа по мосту «совершалась при сильномъ сѣверо-восточномъ вѣтрѣ, который развелъ въ бухтѣ сильное волненіе. Нагружен-

(*) «Восточная война 1853—56 гг.» генералъ-лейтенанта Богдановича, т. III, гл. XXI, стр. 56.

(**) Дѣло за №№ 2 538 и 2 628 Черноморскаго центральнаго военно-морского архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Одесса», см. 25-е октября, 15-е ноября 1854 г. и стр. 117; дѣло за №№ 2 539 и 2 631 того же архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Бессарабія», см. съ 19-го по 25-е октября 1854 г.; дѣло за №№ 2 537 и 2 630 того же архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Громоносецъ», см.: съ 14-го по 23-е сентября 1854 г. и стр. 82 и 83; дѣло за №№ 2 556 и 2 629 того же архива, шканечные журналы пакетботнаго парохода «Эльборусъ», см.: съ 10-го сентября 1854 г. по 1-е января 1855 г. и стр. 112 и 113: формулярный списокъ о службѣ и достоинствѣ начальника штаба завѣдующаго морскою частью въ Николаевѣ, флигель-адъютанта Его Императорскаго Величества капитана 1-го ранга Григорія Бутакова за 1855 г., опись № 403 того же архива.

(***) «Описаніе обороны г. Севастополя», генералъ-адъютанта Тотлебена, ч. II, отд. II, гл. XLIII, стр. 246.

ный густою массой людей, орудій и повозокъ мостъ сильно качался, слѣдуя движенію волнъ и по временамъ заливаясь ими» (*). Что было бы, если бы наши пароходо-фрегаты не пришли и въ этотъ моментъ, какъ и всегда, на помощь сухопутнымъ войскамъ?... Что сталось бы съ нашими войсками, защитниками Севастополя, при вышеуказанныхъ условіяхъ, если бы всю армію, защищавшую Севастополь, пришлось бы переправлять только по мосту черезъ Севастопольскую бухту?... Вѣдь пароходо-фрегаты все-таки перевезли, съ Южной стороны на Сѣверную, часть арміи и притомъ весьма значительную, такъ какъ, одинъ только пароходо-фрегатъ «Одесса» перевезъ въ одинъ рейсъ 1 200 челов., какъ записано въ его шканечномъ журналѣ, а именно: «Въ 9 час. (пополудни) мы посадили на нашъ пароходъ 1 200 челов. солдатъ и перевезли ихъ на Сѣверную сторону. Въ продолженіе всей ночи до 8 час. утра мы перевозили войска съ Южной стороны на Сѣверную» (**), не считая того, что пароходо-фрегатъ «Владиміръ» перевезъ за два рейса 2 490 челов., а, кромѣ того, еще перевозили войска въ этотъ день пароходо-фрегатъ «Херсонесъ», «Громоносецъ» и др.

Пароходо-фрегаты во время осады Севастополя также буксировали баржи съ орудіями (***), снятыми съ кораблей и предназначавшимися для вооруженія вновь созидавшихся батарей или для усиленія прежде построенныхъ, чѣмъ способствовали усиленію береговой обороны Севастополя, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ и быстрому ея исправленію.

Капитанъ 2-го ранга **Парфеновъ**.

(Продолженіе слѣдуетъ).

(*) «Описаніе обороны г. Севастополя», генералъ-адъютанта Тотлебена, ч. II, отд. II, гл. XLIII, стр. 243.

(**) Дѣло за №№ 2 538 и 2 628 Черноморскаго центральнаго военно-морского архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Одесса», стр. 117.

(***) Дѣло за №№ 2 538 и 2 628 того же архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Одесса», см. 8-е ноября, 19-е ноября 1854 г.; дѣло за №№ 2 539 и 2 631 того же архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Бессарабія», см. 19-е ноября 1854 г. и дѣло за №№ 2 556 и 2 629 того же архива, шканечные журналы пакетботнаго парохода «Эльборусъ», стр. 148.

КОЕ-ЧТО О ВОСПИТАНІИ ЛИЧНАГО СОСТАВА КЪ БОЮ.

There is a tide in the affairs of men,
Which, taken at the flood, leads on to fortune.

Shakspeare.

Часть I. — Теорія.

Теорія есть мать практики.

ГЛАВА I.—**Страничка исторіи**.

Съ каждымъ годомъ для всѣхъ вдумывающихся въ организацію и обученіе личнаго состава флотовъ становится все яснѣе и яснѣе неудовлетворительность ихъ. Программы, методы и воспитаніе далеко еще отстоятъ отъ тѣхъ, коихъ желательно видѣть командирамъ первоклассныхъ броненосцевъ, крейсеровъ и минныхъ судовъ, да и не только командирамъ, но и адмираламъ и всему высшему офицерскому составу.

Объяснить такое положеніе вещей легко: огромный переворотъ, захватившій послѣднія 25—30 лѣтъ, легъ цѣликомъ на одно поколѣніе, и отъ него потребовалось приспособиться ко всему новому, что создала, хотя бы только одна, техника въ борьбѣ націй на морѣ. Отъ личнаго состава потребовалось огромное количество новыхъ способностей, способностей, связанныхъ отчасти съ его психикой, которую онъ унаслѣдовалъ отъ отцовъ, отчасти эти способности есть результатъ работы цѣлой жизни, начало коей связана съ морскими учрежденіями, въ которыхъ личный составъ обучался въ молодыхъ своихъ годахъ; учрежденіями, къ сожалѣнію, во многомъ приспособленными къ предыдущимъ эпохамъ. Приспособиться, приноровиться къ новой обстановкѣ, къ новому дѣлу удается не многимъ счастливцамъ; они-то, разсматривая настоящее и вполнѣ отдавая себѣ отчетъ въ томъ, что происходитъ,

работаютъ на измѣненіе и улучшеніе формъ, въ которыя облеклась старая жизнь и которыя невыгодны и неудобны для новой жизни; остальные, не могущіе понять требованій времени, все еще живутъ старымъ и крайне упорно придерживаются отжившей формы, отжившей системы. Явленія, подобныя описаннымъ, мы видимъ и въ другихъ функціяхъ жизни. Переворотъ послѣднихъ двадцатилѣтій вездѣ создалъ аналогичныя явленія: вездѣ съ большимъ трудомъ новая жизнь ломаетъ старыя формы, вездѣ огромная масса лицъ, благодаря наслѣдственнымъ даннымъ и воспитанію, клонится къ старому, находя въ новомъ что-то въ родѣ Вавилонскаго столпотворенія. Слава Богу, что это такъ, а не иначе, ибо консервативный элементъ въ жизни есть такой же факторъ прогресса, какъ и ультра-либерализмъ: онъ создаетъ ту устойчивость, которая необходима, дабы жизнь развивалась постепенно безъ потрясающихъ ее скачковъ.

Однако, разница между требованіями времени и тѣмъ, что оно получаетъ, бываетъ иногда настолько велика, что неудовлетворенность ощущается слишкомъ рѣзко и стремленіе удовлетворить этимъ требованіямъ становится особенно интенсивнымъ; это мы всѣ ощущаемъ и въ этомъ броженіи всѣ участвуемъ. Во всѣхъ флотахъ неудовлетворенность и броженіе сказывается въ появленіи, такъ называемой, новой школы съ рѣзко опредѣленною программой, какъ мы это видимъ во Франціи, въ Англіи и въ Америкѣ; у насъ же въ статьяхъ нашихъ уважаемыхъ адмираловъ, какъ напр. Макарова, Фелькерзама и др. болѣе молодыхъ ихъ сотрудниковъ въ этомъ дѣлѣ (Кладо, Гейдена, Лилье и др.) мы видимъ то же явленіе. Чтобы легче приступить къ послѣдующимъ главамъ, я попробую здѣсь дать нѣкоторую оцѣнку того переворота, о которомъ говорилъ выше.

Переворотъ въ военно-морской силѣ въ послѣднія пятьдесятъ лѣтъ произошелъ по двумъ главнымъ направленіямъ; одна часть цѣликомъ захватываетъ политику и связанную съ нею стратегію, другая—технику.

1) Возникли новыя стороны международныхъ интересовъ, международныхъ сношеній, а отсюда и новая почва международныхъ столкновеній, и новые чувствительные центры въ

международной борьбѣ, предѣлъ коей выражается въ добываніи своихъ цѣлей оружіемъ—угрозой войны, или войною.

2) Произошелъ переворотъ чисто техническій, выражающійся переходомъ отъ паруснаго флота 1830—1850 гг. къ колоссально сложному паровому, быстроходному нынѣшнему флоту съ его сложными судами-организмами.

Первая часть, слѣдовательно, касается морской стратегіи, вторая—морской тактики.

Но не только переворотъ произошелъ, произошло нѣчто, пожалуй, еще болѣе важное: значеніе морской силы за послѣднее время существенно возросло. Во-первыхъ, торговля моремъ страшно увеличилась благодаря пару. Во-вторыхъ, огромный избытокъ въ производствѣ культурныхъ народовъ ставитъ имъ ультиматумъ: добыть новый рынокъ потребленія, или уменьшить производство;—послѣдняго, увы, ни одно государство не желаетъ добровольно сдѣлать: рынки же часто лежатъ далеко за моремъ, что опять заставляетъ увеличивать сношенія на морѣ. Въ-третьихъ, избытокъ народонаселенія метрополій стремится покидать прежніе очаги и искать новые, метрополія же стремится соединить эти новые центры неразрывно съ собою. Все это вмѣстѣ усиливаетъ значеніе той части переворота, которая связана съ морскою политикой, а слѣдовательно и съ морскою стратегіей. Стратегія же и политика настолько связаны другъ съ другомъ, что разлучить ихъ никакъ нельзя, и какъ только ихъ разлучатъ, такъ политика теряетъ почти всякое значеніе, ибо, къ сожалѣнію, въ нынѣшней стадіи своего развитія, она опирается лишь весьма поверхносно на международное право и почти цѣликомъ на военную силу. Въ подтвержденіе моихъ словъ прошу читателя вспомнить войны послѣдняго десятилѣтія: испано-американскую, японо-китайскую, буро-англійскую, европо-китайскую, а также и африканскія колоніальныя войны, которыя ведутся и велись итальянцами, французами, нѣмцами и англичанами. Помимо всего этого, я прошу имѣть въ виду слѣдующее.

Послѣднія военно-морскія дѣйствія крупнаго масштаба относятся ко времени паруснаго флота. Имена Гука, Роднея,

Сюффрена, Нельсона, это имена адмираловъ, командовавшихъ флотами въ періодѣ между 1750—1805 г. Съ тѣхъ поръ флоты не играли выдающейся роли въ борьбѣ націй другъ съ другомъ, да и боевое настроеніе Европы закончилось подъ Ватерло. Во внѣшней политикѣ государствъ послѣ Наполеоновскихъ войнъ мы видимъ затишье и, наоборотъ, во внутренней политикѣ крайнюю активность, сказавшуюся въ реорганизаціи всей ихъ политической системы. Всѣ государства переживали внутреннюю революціонную борьбу и только къ концу пятидесятыхъ, шестидесятыхъ и семидесятыхъ годовъ устанавливаются болѣе или менѣе спокойныя, внутреннія отношенія партій. Однако, вмѣстѣ съ политическою реорганизаціей произошла и экономическая, и вотъ со второй половины XIX столѣтія вновь начинается внѣшняя агрессивная политика и на арену борьбы выступаютъ не только старыя соперницы: Франція, Англія, Испанія, Италія и Австрія, но и Америка, Германія, Россія и Японія, и арена эта уже не ограничивается Средиземнымъ моремъ, Атлантическимъ и Индѣйскимъ океаномъ, но захватываетъ и Великій. Натуралистическое хозяйство смѣнилось индустріальнымъ; политика открытыхъ дверей—охранительною системой: made in Russia, made in France, made in Germany не спасаетъ; колоніальная политика съ одной стороны создала заморскихъ союзниковъ и друзей, съ другой—рынки потребленія и враговъ; все глубже и глубже проникаетъ другъ въ друга коммерческая агрессивная политика различныхъ государствъ; уже говорятъ объ американизаціи Европы и объ европеизаціи Америки и все чаще и чаще слышится пангерманизмъ, панбританизмъ, панамериканизмъ и доктрина Монрое начинаетъ находить сторонниковъ и подражателей не въ одной только Америкѣ; и все же вся эта масса новыхъ производительныхъ и потребительныхъ центровъ связывается огромнымъ паро́вымъ и паруснымъ флотомъ въ 50 милліоновъ тоннъ, изъ которыхъ 75% падаетъ на паровой; къ тому же оборотъ послѣдняго происходитъ въ четыре раза быстрѣе оборота паруснаго флота. Милліонные міровые центры, по удачному выраженію графа Гейдена, связываются огромными артеріями, по которымъ про-

текаютъ милліарды цѣнныхъ грузовъ, питающихъ націи, раздѣленныя океанами.

Помня весь этотъ международный экономическій переворотъ послѣднихъ двадцатилѣтій, съ одной стороны, и техническій переворотъ, выразившійся переходомъ отъ паруснаго корабля къ паровому—съ другой, и зная, что этотъ переворотъ легъ цѣликомъ на одно поколѣніе, мало того, помня что, настоящаго боевого морского опыта со временъ Джервиса, Нельсона и Сюффрена не было, намъ нечего удивляться тому броженію, которое происходитъ во всѣхъ флотахъ міра.

Какъ прежде, такъ и теперь стратегіи ставятся задачи:—1) Опредѣлить цѣль военно-морского удара въ вооруженномъ столкновеніи съ каждымъ изъ государствъ, конкурирующихъ съ даннымъ государствомъ, и 2) подготовка къ этому удару. Эта-то послѣдняя распадается въ свою очередь на 2 части—на созданіе операціонной базы и на подготовку нужныхъ средствъ на этой базѣ. Съ цѣлью военно-морского удара связываются неразрывно типы судовъ, которые будутъ употребляться въ борьбѣ съ противникомъ. Съ подготовкою къ удару связано неразрывно сосредоточиваніе этихъ судовъ въ опредѣленныхъ мѣстахъ. Созиданіе операціонной базы есть не что иное, какъ устройство портовъ, а съ подготовкою нужныхъ средствъ на операціонной базѣ связано заготовленіе въ этихъ портахъ всего, что необходимо для вступленія въ любой моментъ въ бой и веденія продолжительной войны; мало того, захвативъ съ собою транспортныя и госпитальныя суда и плавучія мастерскія—надо будетъ мѣсяцами держаться въ морѣ, какъ это дѣлали когда-то флоты Джервиса, Нельсона и др. адмираловъ прежнихъ временъ. Все это относится къ политикѣ стратегіи и объ ней я говорить ничего не буду, не чувствуя себя компетентнымъ; однако, мнѣ кажется умѣстнымъ уяснить себѣ то, что въ ней теперь происходитъ, дабы оправдать ее отъ немалаго количества обвиненій, во многомъ голословныхъ и узкихъ.

Политикѣ, какъ мы знаемъ, приходится бороться съ государствами весьма часто парламентарными, съ государствами, гдѣ общественное мнѣніе сильно вліяетъ на стратегію. Но

каково это общественное мнѣніе? Какъ масса относится къ истинамъ? Генералъ Леръ говоритъ въ своей книгѣ «Методы военныхъ наукъ», на стр. 122: «Отношеніе массы къ истинамъ вообще объясняется свойствами массы, выражающимися: 1) въ остановкѣ на поверхности вещей; 2) въ нерасположеніи къ копотливой работѣ анализа, въ остановкѣ много что на ближайшихъ причинахъ явленія; 3) въ принятіи части за цѣлое, частнаго за общее, въ слишкомъ поспѣшныхъ обобщеніяхъ, и 4) въ нерасположеніи большинства къ отвлеченному мышленію, а слѣдовательно къ отвлеченностямъ». Съ другой стороны, въ своей интересной книгѣ «Психологія народовъ и массъ» Лебонъ въ послѣдней главѣ разбираетъ психологію парламентскихъ собраній и приводитъ цитату англійскаго философа Мэна, который такъ характеризуетъ причины, приводящія къ тѣмъ или инымъ рѣшеніямъ парламента: «намъ постоянно приходится читать о преніяхъ въ палатѣ общинъ, состоящихъ почти исключительно изъ обмѣна общими мѣстами, не имѣющими особеннаго значенія. Однако, этотъ рядъ общихъ формулъ оказываетъ поразительное дѣйствіе на воображеніе чистой демократіи. Всегда легко заставить толпу принять доводы общаго характера, если они преподносятся ей въ дѣйствующихъ на ея воображеніе выраженіяхъ, хотя доводы эти и не подвергались никакой предварительной провѣркѣ и даже врядъ ли доступны». Здѣсь Лебонъ вполнѣ сходенъ съ Лееромъ.

Въ исторіи войны Пруссіи съ Франціею въ 1870—71 г. рѣшеніе состава французскаго министерства съ Паликао во главѣ и давленіе общественнаго мнѣнія жителей города Парижа выразилось въ крайне поверхностномъ рѣшеніи двинуть несчастную шалонскую армію Макъ-Магона для спасенія Базена въ Мецъ, когда почти на дорогѣ стояла вдвое сильнѣйшая германская армія; конецъ этого наступленія Макъ-Магона мы знаемъ, и его печальный маршъ на Реймсъ, Бомонъ и Седанъ еще разъ подтверждаетъ слова Леера и Лебона.

Но политикѣ, какъ въ отношеніи своего государства, такъ по отношенію къ другимъ государствамъ именно съ такимъ поверхностнымъ общественнымъ мнѣніемъ и приходится имѣть дѣло; вотъ почему выгодно для политическихъ цѣлей,—до

момента объявленія войны, когда еще можно достигнуть желаемыхъ результатовъ угрозами,—обращать вниманіе на количество тѣхъ силъ, которое можно выставить на шахматной доскѣ международной борьбы. Отсюда и понятно, что рѣка денегъ, изъ года въ годъ все увеличивающаяся на морскія министерства, главнымъ образомъ идетъ на постройку различнаго типа судовъ, открытіе новыхъ портовъ, угольныхъ станцій и т. п.—т. е. на тотъ факторъ, который такъ сильно дѣйствуетъ на парламентскую толпу и на общественное мнѣніе; послѣднее же съ каждымъ годомъ вліяетъ все больше и больше на дѣйствіе какъ правительствъ, такъ и парламентовъ. Вотъ чѣмъ главнымъ образомъ и слѣдуетъ объяснять то, что происходитъ на нашихъ глазахъ:—обращается вниманіе на количество и упускается изъ виду качество, чтобы не гнаться за двумя зайцами. Однако, въ тотъ моментъ, когда политика для достиженія своихъ цѣлей переходитъ отъ угрозы къ войнѣ, когда государство не на одной лишь бумагѣ вступаетъ въ борьбу съ государствомъ, тогда fleet in beeing не достаточно; тутъ уже качество почти все, количество же только частность.

Но, скажутъ мнѣ, и качество зависитъ отъ политики; между тѣмъ вѣдь я самъ только что сказалъ, что за двумя зайцами не погонишься. Это правда — многое зависитъ отъ политики, многое, но далеко не все. Такъ напр., Нельсонъ, получивъ отъ своего правительства въ отвратительномъ состояніи флотъ, все же сдѣлалъ многое, и даже разбилъ французовъ, имѣвшихъ въ матеріальномъ отношеніи лучшій флотъ.

Качество же можно раздѣлить на двѣ части: одно будетъ качество—техническое, другое—психическое. Если первое зависитъ отъ личнаго состава постольку, поскольку онъ можетъ контролировать расходуемыя имъ суммы, замѣняя старое новымъ и, однако, не увеличивая расходовъ, то второе зависитъ отъ него вполнѣ, безъ малѣйшаго исключенія, а такъ какъ въ бою, съ точки зрѣнія такого авторитета, какъ Наполеонъ, психическое качество относится ко всѣмъ остальнымъ факторамъ, вліяющимъ на успѣшный результатъ боя, какъ 3 : 1, то отсюда понятно само собою, какая огромная сила остается въ рукахъ личнаго состава, помимо всякой политики. Для ил-

люстраціи пусть вспомнятъ, какъ горько поплатились испанцы за ихъ упущенія именно въ этомъ отношеніи.

Къ этому психическому фактору, выражающемуся въ словахъ «воспитаніе личнаго состава къ бою» я и хочу перейти. При этомъ я съ самаго начала хочу оговориться: Подымаю я этотъ вопросъ не для того, чтобы дать новыя формулы, но лишь для того, чтобы повторить еще разъ тѣ принципы, которые давно уже выработала исторія и поставить ихъ въ связь съ нынѣшнимъ положеніемъ вещей. Будемъ помнить вышеприведенное воззрѣніе Наполеона и тогда секретъ С.-Винсентской, Абукирской, Трафальгарской битвы скажется въ чемъ-то гораздо болѣе сложномъ, чѣмъ въ простомъ маневрѣ сосредоточенія всей своей силы на части непріятельскихъ силъ. Вполнѣ сознавая всю страшную сложность проникновенія въ тѣ духовныя причины, которыя лежатъ далеко за видимымъ результатомъ ихъ совмѣстныхъ дѣйствій, я все же хочу сдѣлать попытку.

За послѣднее время все чаще и чаще военные писатели начинаютъ сознавать, что успѣхъ побѣдъ состоитъ не въ техническихъ силахъ, не въ количественномъ соотношеніи силъ, даже не въ блестящихъ качествахъ военачальника и его способностяхъ, какъ стратега и тактика, а въ чемъ-то гораздо болѣе неуловимомъ, что кроется въ душахъ каждой изъ тѣхъ мельчайшихъ единицахъ, которыми пользуются для выигрыванія боя военачальники. Мало того, величіе военачальниковъ всегда заключалось не въ умѣньи блестяще играть на шахматной доскѣ боевого поля, а въ ихъ умѣньи создать ту внутреннюю силу, какъ въ смыслѣ знаній, такъ и въ смыслѣ стойкости въ каждой изъ дѣйствующихъ мельчайшихъ единицъ, которая была необходима, дабы чашку правосудныхъ вѣсовъ исторіи заставить наклониться въ ихъ сторону.

Есть моменты въ жизни обществъ, когда практикѣ предстоитъ перемѣнить свои мѣновыя цѣнности. Эта переоцѣнка только и возможна, если налицо есть нужное мѣрило. Въ исторіи какъ всего человѣчества, такъ и всякаго отдѣльнаго маленькаго организма въ обществѣ, который преслѣдуетъ свою спеціальную функцію, происходитъ въ извѣстные моменты какъ бы прозрѣніе, когда оно вдругъ видитъ, что удалилось отъ

сущности и увлеклось постройкою формы, и за формою забыло сущность. Мнѣ кажется, что я не ошибусь, если скажу, что, благодаря описаннымъ мною въ началѣ главы причинамъ, въ данный моментъ именно это увлеченіе формою въ военныхъ флотахъ всѣхъ государствъ начинаетъ казаться неудовлетворительнымъ и смѣняться болѣе глубокимъ отношеніемъ къ дѣлу. Да простятъ мнѣ мою смѣлость, если я сперва примусь именно за это мѣрило; весьма возможно, что оно будетъ мною не вѣрно истолковано, но тѣмъ не менѣе, мнѣ кажется настоятельно необходимымъ раньше всего установить правильную исходную точку. Всѣ народы Европы и Америки стоятъ передъ историческимъ моментомъ, когда война будетъ или совершенно немыслимой, или такою, какой давно исторія не видывала, и я думаю, что, принимая въ расчетъ психику, не говоря уже расовую, но даже національную, скорѣе слѣдуетъ предполагать второе, а не первое: война будетъ и будетъ ужасна. Мало того, если при Наполеонѣ качество относилось ко всему остальному какъ 3 къ 1, то теперь, съ усложненіемъ военной техники и съ національзаціей военной силы, качество будетъ играть еще большую роль, потому что въ созиданіи этого качества будетъ участвовать не отдѣльная единица, какъ то могло еще быть при Суворовѣ и даже при Наполеонѣ, но цѣлая нація, а потому результатъ войны будетъ въ сущности производная функція культуры даннаго государства, культуры, какъ въ смыслѣ техническомъ, такъ и въ смыслѣ нравственномъ и интеллектуальномъ; вотъ почему, я думаю, не будетъ ошибкою начать съ теоріи, а ее, въ свою очередь, съ философіи войны и психологіи военной силы, и только уже послѣ этого будетъ умѣстно приняться за практику.

Лейтенантъ **А.** фонъ **Шульцъ.**

ЕЩЕ ПО ПОВОДУ БОЕВОЙ ОРГАНИЗАЦІИ НОВАГО КОРАБЛЯ (*).

Вслѣдствіе спѣшности, въ мою статью вкрались нѣкоторыя ошибки, почему прошу читая ее принять указанныя ниже поправки.

Для всѣхъ расписаній я беру основою не рангоутъ, какъ на старыхъ корабляхъ, не орудія, какъ это дѣлалось потомъ, а автономный отсѣкъ со всѣми его механизмами отъ орудій наверху до погребовъ внизу. Отсѣкъ—потому, что онъ будетъ выведенъ изъ строя чаще всего весь, по крайней мѣрѣ по карапасную палубу включительно, ибо черезъ пробоины даже отъ снарядовъ — о минныхъ и говорить не приходится—отдѣленія и погреба заполнятся такъ быстро водою, что врядъ ли люди, работающіе въ этихъ отдѣленіяхъ, успѣютъ закрыть за собою выходы, если, впрочемъ, этому не помѣшаетъ воздухъ, вытѣсняемый вливающеюся водой; вотъ почему, почти всегда при подводныхъ пробоинахъ, весь отсѣкъ будетъ наполняться водою. Будемъ помнить, что 1 кв. ф. пробоины на глубинѣ уже только 3 ф. дастъ 0,35 т. воды въ секунду, или 21,5 т. въ минуту; на глубинѣ же 20 ф.—0,89 т., или 53,4 т. въ минуту. На «Петропавловскѣ» вмѣстимость подбашеннаго носового отсѣка, исключая примыкающія угольныя ямы и бортовые коридоры, равнялась 968 т.; 12-д. погреба — 122 т.;

(*) Поправки и добавленіе къ статьѣ «Боевая организація новаго корабля на основаніи автономіи отсѣковъ», помѣщенной въ «Морск. Сборн.» 1904 г., № 3.

6-д. погреба — 87 т.; 37-м.-м. и 47-м.-м. погреба — 90 т. и всѣ эти погреба входили и примыкали своими выходами къ подбашенному отдѣленію. Самыя большія турбины могутъ выкачать 800 т. въ часъ, или 13,3 т. въ минуту. Если къ этому прибавить, что турбина подбашеннаго отдѣленія не непосредственно беретъ воду изъ погребовъ, а эти послѣдніе должны быть сперва соединены съ носовою магистралью, то задержка произойдетъ не менѣе какъ на 2—3 минуты, т. е. на такой промежутокъ времени, въ который воды черезъ футовую пробоину на глубинѣ 3 ф. успѣетъ влиться—40—60 т., а затѣмъ, когда турбина будетъ пущена, скорость прибывающей воды будетъ 8,2 т. въ минуту. Если мы къ этому прибавимъ, что пробоины отъ крупныхъ снарядовъ далеко превышаютъ 1 кв. ф.— то выводъ сдѣлается самъ собою: людямъ работающимъ въ отдѣленіяхъ входящихъ въ связь съ основными отсѣками врядъ ли возможно поспѣть изолировать эти отдѣленія отъ основного отсѣка. Минныя пробоины, какъ мы знаемъ, до того огромны, что объ изоляціи никто и не думаетъ. Единственная мѣра, которая была бы вполнѣ цѣлесообразна, это—имѣть шахты изъ отдѣленій и погребовъ выведенными хотя бы на палубу, которая приходится немного выше ватерлиніи, но объ этомъ пока можно только мечтать: судостроеніе и для главныхъ отсѣковъ не вездѣ устраиваетъ шахтенные выходы на батарейную палубу.

Подготовить ко всѣмъ случайностямъ боя весь личный составъ отсѣка есть дѣло начальниковъ отсѣковъ, лейтенантовъ X, J, Z, ибо въ бою, послѣ того какъ ихъ артиллерія или минное вооруженіе, вслѣдствіе дефектовъ въ отсѣкѣ, прекратятъ свое дѣйствіе, имъ остается только заняться исправленіемъ этихъ дефектовъ. А такъ какъ жизнеспособность отсѣковъ раньше всего отразится на боевой работѣ этихъ начальниковъ, то и понятно, что они являются наиболѣе заинтересованными въ томъ, чтобы команда отсѣка дѣйствительно была на высотѣ предъявляемыхъ къ ней боемъ требованій. Кому же подготовить, организовать и въ бою руководить людьми отсѣка при вышеописанныхъ случайностяхъ какъ не имъ? Ни старшему

офицеру, ни командиру при теперешнемъ судостроеніи и современной техникѣ нѣтъ никакой возможности входить въ детали обученія,—имъ предстоятъ болѣе сложныя задачи: первому—начертаніе общихъ принциповъ веденія боя на данномъ кораблѣ, второму — общій контроль боевой подготовки; дальнѣйшее уже внѣ ихъ работы, ибо какъ только они начнутъ вдаваться въ подробности, дѣло тотчасъ же станетъ—это всѣ мы знаемъ по опыту. Въ бою же ихъ работа будетъ заключаться въ слѣдующемъ: старшему офицеру предстоитъ задача страшно трудная: 1) изъ боевого поста руководить выравниваніемъ крена и дифферента, происшедшихъ отъ затопленія различныхъ отдѣленій, вслѣдствіе какъ полученныхъ судномъ пробоинъ, такъ равнымъ образомъ и при тушеніи пожаровъ; 2) приводить къ нормѣ остойчивость корабля, которая будетъ нарушена по тѣмъ же причинамъ; гибель *Vanguard*'а, *Victoria*, «Гангута» и многихъ другихъ судовъ указываетъ на то, что у старшаго офицера должны имѣться подъ руками таблицы, показывающія вліяніе затопленія отдѣленій трюма и палубъ на кренъ, дифферентъ и остойчивость его корабля. Этотъ вопросъ весьма обстоятельно разработанъ у насъ благодаря энергичному и настойчивому труду адмирала Макарова, такъ трагично закончившаго свою славную карьеру, и талантливаго А. Н. Крылова, который составилъ для «Петропавловска» таковыя таблицы. Стоитъ только взглянуть на нихъ, чтобы понять всю важность таковыхъ таблицъ для любого судна, и само собою понятно, что не должно повторяться въ исторіи флотовъ то, что произошло на судѣ по дѣлу о гибели *Victoria*, когда судъ единогласно объявилъ, что онъ совершенно не можетъ понять, какъ *Victoria* не осталась плавать. Конечно, если есть таковыя таблицы, то все будетъ сдѣлано, чтобы противозатопленіемъ возстановить нарушенное равновѣсіе; болѣе того, имѣя таковыя таблицы, мы довольно точно опредѣлимъ моментъ гибели судна, опредѣливши поврежденіе и происшедшее отъ него затопленіе отсѣковъ, почему мы не запоздаемъ во-время убрать команду, или наоборотъ—не уберемъ команды тогда, когда судно еще далеко не потеряло своей пловучести и остойчивости....!

Что такія таблицы должны быть составлены на тѣ суда, гдѣ таковя еще не имѣются—само собою понятно. Но для того, чтобы руководить этою работой, мѣсто старшаго офицера въ бою должно быть строго опредѣлено и всѣмъ извѣстно, чтобы каждый нижній чинъ зналъ, куда ему бѣжать, или куда передать докладъ о случившемся въ отсѣкѣ. На германскихъ судахъ подготовляютъ отдѣльную команду, которая служила бы посыльными изъ отсѣка къ мѣсту нахожденія завѣдующаго вышеупомянутою работой; мало того, въ германскомъ флотѣ требуютъ, чтобы на судахъ имѣлись два центра, гдѣ находились бы всѣ нужные матеріалы для успѣшнаго рѣшенія задачи, такъ напр.: таблица отливныхъ средствъ, таблица остойчивости, таблица, въ которой показана вмѣстимость каждаго отдѣленія корабля въ тоннахъ и по одному чертежу каждаго изъ отдѣленій и отсѣковъ съ означенной какъ отливной, такъ и затопительной системой, наконецъ такая мелочь какъ записная книжка съ карандашомъ для разсылки приказаній.

Перейдя къ той задачѣ, которую предстоитъ разрѣшить въ бою командиру, мы знаемъ, что ему придется въ каждый данный моментъ развивать,—несмотря на пробоины, на выводъ изъ строя частей артиллеріи, на уменьшенный ходъ, на уменьшеніе управляемости,—наисильнѣйшій имѣемый въ его распоряженіе огонь. Для поддержанія товарища, для того чтобы переводить свой огонь на главнѣйшаго противника, для того чтобы успѣшно отстрѣливаться отъ, быть-можетъ, нѣсколькихъ противниковъ и т. д. и т. д. ему очевидно придется все время управлять кораблемъ и слѣдовательно ему не останется ни единой минуты лишней, чтобы заняться исправленіемъ внутреннихъ дефектовъ.

Изъ всего вышесказаннаго явствуетъ, что ни старшій офицеръ, ни командиръ не могутъ руководить тѣми работами въ отсѣкѣ и по отсѣку, о которыхъ было говорено ранѣе; руководство ими само собою перейдетъ въ руки тѣхъ начальниковъ, боевая работа коихъ пріостановлена поврежденіями. Слѣдовательно вотъ іерархія начальниковъ. Въ каждой палубѣ отсѣка этими работами завѣдуетъ начальникъ этой палубы, а работою всего отсѣка, когда таковая понадобится—начальникъ всего

отсѣка. Когда же рабочей силы въ пострадавшемъ отсѣкѣ нехватаетъ, то старшему офицеру предстоитъ удѣлить ему въ помощь всю, или часть команды другого отсѣка, что онъ дѣлаетъ при посредствѣ переговорныхъ трубъ, телефоновъ и посыльныхъ, сносясь съ начальникомъ палубы отсѣковъ, или въ крайнемъ случаѣ и съ начальникомъ соотвѣтствующаго отсѣка. Это старшій офицеръ не только можетъ сдѣлать, но онъ и единственное компетентное лицо, которое знаетъ все то, что происходитъ на всемъ кораблѣ, ибо онъ отъ начальниковъ отсѣковъ долженъ получать всѣ свѣдѣнія, во все время боя, почему и знаетъ, куда посылать и откуда брать помощь.

Еще добавлю кое-что о начальникахъ отдѣльныхъ палубъ отсѣка.

Посмотрѣвъ на дѣло поверхностно, можетъ показаться, что и теперь имѣются налицо начальники въ этихъ отсѣкахъ; такъ напр. есть квартирмейстеры, есть иногда и кондукторы, баталеры, шкиперы и т. п. завѣдующіе подачею въ отдѣленіяхъ, гдѣ эта подача производится, а въ помѣщеніяхъ жилыхъ, начальниками являются фельдфебеля и т. д. Но если вдуматься въ обученіе и образованіе этихъ людей, то окажется, что они врядъ ли будутъ на высотѣ предъявляемыхъ боемъ требованій; мало того, я думаю, кочегаръ или машинистъ, по части задѣлки пробоины, трубы, выправленія согнувшагося рельса и т. п. будетъ гораздо лучшимъ начальникомъ, чѣмъ даже кондукторъ—шкиперъ или баталеръ, а между тѣмъ эти кочегары или машинисты входили подчиненными единицами тамъ, гдѣ начальникомъ является лицо, быть-можетъ, компетентное по части поддержанія тишины и порядка, но совершенно некомпетентное стать руководителемъ въ тотъ моментъ, когда дѣйствительно понадобится авторитетъ знанія, авторитетъ возраста и авторитетъ его чина. Даже приказать сдѣлать что-нибудь не такъ просто, ибо необходимо знать, что вообще можно приказать. Кромѣ того, для того, чтобы работа могла бы быть выполнена, необходимо отдать иногда рядъ предварительныхъ приказаній, опять-таки требующихъ знаній. Вотъ почему бы-

ваютъ случаи, что турбины пускаются только тогда, когда приказаніе будетъ передано или старшимъ механикомъ, или чуть ли не самимъ командиромъ, что послѣ задрайки дверей и люковъ начальники помѣщеній, бывающіе въ нихъ только въ исключительныхъ случаяхъ, съ трудомъ отыскиваютъ свои шахты; что они не умѣютъ провѣрить все ли задраено, вездѣ ли люди, всѣ ли механизмы опробованы и дѣйствуютъ, что давленіе въ трубахъ и электрическое напряженіе въ проводахъ достаточное и т. д. и т. д. Все это конечно дѣлаютъ отдѣльные начальники по каждой изъ спеціальностей, но даже допуская, что трюмный старшина сможетъ обойти своихъ людей, начальникъ партіи задраивающей двери и люки провѣритъ, все ли задраено и всѣ ли задрайки опущены и т. д., артиллерійскіе квартирмейстеры—что въ погребахъ и у элеваторовъ все въ порядкѣ и т. д.,—то является большимъ вопросомъ: смогутъ ли эти начальники въ бою руководить работами ежеминутно возникающими въ различныхъ помѣщеніяхъ судна? Мнѣ думается, что это почти немыслимо при изолированности помѣщеній на нынѣшнихъ корабляхъ, а если это такъ, то слѣдуетъ имѣть въ виду, что въ отсѣкѣ и въ каждой палубѣ отсѣка, находится цѣлый рядъ людей самыхъ разнообразныхъ спеціальностей, и притомъ, часто весьма молодыхъ, могущихъ сдѣлать свое маленькое дѣло хорошо, но только послѣ полученнаго приказанія. Я еще очень хорошо помню случай, происшедшій на «Ростиславѣ», который заключался въ слѣдующемъ: мы шли на ночную стрѣльбу—все было задраено, люди у турбинъ на мѣстахъ, въ башенныхъ отдѣленіяхъ погреба открыты, а манженовскіе фонари отыскивали поставленные заранѣе щиты. Будучи назначенъ завѣдывать отливною системой, я подошелъ къ одной изъ турбинъ и сказалъ минеру, что у него въ отсѣкѣ выступила вода и люди выбѣгаютъ по шахтѣ—«что будешь дѣлать?», спросилъ я.—«Доложу г. трюмному механику», отвѣтилъ онъ.—«Затопишь людей», сказалъ я.—«Доложу динамо-машиннымъ. что пущу турбину».—«Не успѣешь—людей затопишь».—«Пущу турбину», наконецъ объявилъ онъ.—«Пускай», отвѣтилъ я, и не успѣлъ я опомниться, какъ мой минеръ сразу включилъ турбину въ цѣпь, результатомъ чего было, что весь токъ бро-

сился въ моторъ турбины, и освѣщеніе на всемъ кораблѣ на нѣсколько мгновеній погасло, пока у динамъ не успѣли открыть во всю регуляторъ. Что на суднѣ произошло я не буду описывать, но врядъ ли потуханіе манженовскихъ фонарей отыскивавшихъ щиты, и полная темнота на всемъ суднѣ могли быть желательны въ такой сравнительно важный моментъ, какъ моментъ до открытія стрѣльбы. Хорошо еще, что машины не сгорѣли.

Я думаю, коментаріевъ не требуется и ждать прихода трюмнаго механика, или ждать предупрежденія въ динамо-машины будетъ некогда; между тѣмъ, представляя себѣ бой, мнѣ кажется, не мудрено ожидать, что не только у моторовъ, но и на многихъ другихъ мѣстахъ люди будутъ теряться отъ неожиданностей пострашнѣе тѣхъ доводовъ, которые я приводилъ моему минеру. А отсюда и выводъ сдѣлать легко: начальниками въ палубахъ каждаго отсѣка и во всемъ отсѣкѣ должны быть люди компетентные удовлетворительно организовать работу каждой единицы личнаго состава отсѣка, а также и работу, въ которой участвуетъ весь его личный составъ.

Лейтенантъ **А.** фонъ **Шульцъ.**

---

*

ПОГРУЗКА УГЛЯ ВЪ МОРѢ (*).

Способъ Куннингама-Ситона.

Одною изъ наиболѣе важныхъ проблемъ современнаго веденія морскихъ войнъ является безпрепятственная передача въ открытомъ морѣ, и по возможности на ходу, каменнаго угля съ борта на бортъ. Всѣ значительныя морскія державы производили въ этомъ направленіи рядъ широко поставленныхъ опытовъ, въ результатѣ приведшихъ, повидимому, къ предпочтенію системы Спенсера-Миллера.

Особенно интересенъ успѣхъ, достигнутый въ этотъ отношеніи Англіей, которая рѣшила построить 4 большіе каменноугольные транспорта, съ 18-узл. ходомъ, грузоподъемностью въ 10 000 т. и всевозможными приспособленіями для скорѣйшей перегрузки угля. Такіе транспорты должны входить въ составъ каждой боевой эскадры, сопровождать ее всюду и увеличивать районъ дѣятельности, освобождая ее отъ необходимости захода въ порты и этимъ способствуя сокрытію движеній эскадры отъ непріятеля.

Многочисленныя и хорошо расположенныя угольныя станціи не могутъ въ достаточной степени разрѣшить затрудненія въ доставкѣ топлива, такъ какъ въ военное время не всегда можно будетъ ими пользоваться. Даже при недалекомъ разстояніи до угольной станціи, не всякій командующій рискнетъ, безъ крайней необходимости, отдѣлить часть своихъ судовъ для пополненія запаса угля. Угольныя станціи должны быть хорошо защищены; кромѣ того, не слѣдуетъ забывать, что и собствен-

---

(*) Переведено и составлено по «*Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens*» и «*Journal of the American society of Naval Engineers*».

ные ихъ запасы не легко пополнять въ военное время, когда каменный уголь признается военною контрабандой.

Корабль, не могущій пополнить своихъ запасовъ до возвращенія въ гавань, всегда будетъ обладать весьма небольшимъ райономъ дѣйствія; будетъ ли онъ ощущать недостатокъ въ боевыхъ припасахъ или въ каменномъ углѣ, это почти безразлично; ищетъ ли флотъ непріятеля или онъ стремится уйти отъ него, всегда недостаточное снабженіе углемъ до крайности стѣснитъ свободу его движеній.

Ходъ событій во время послѣдней испано-американской войны въ Вестъ-Индіи весьма наглядно доказалъ правильность высказаннаго сейчасъ положенія. Отъ начала и до конца ея вопросъ о снабженіи обоихъ флотовъ углемъ являлся однимъ изъ наиболѣе важныхъ. Въ числѣ первыхъ мѣръ, предпринятыхъ Соединенными Штатами, было приспособленіе въ качествѣ угольныхъ транспортовъ возможно большаго числа коммерческихъ пароходовъ. Вообще вниманіе привлекъ вопросъ о томъ, найдетъ ли броненосецъ *Oregon*, которому предстояло сдѣлать длиннѣйшее путешествіе изъ С.-Франциско черезъ Магеллановъ проливъ въ Вестъ-Индію, вездѣ по пути достаточное количество каменнаго угля и поспѣетъ ли онъ на театръ войны къ рѣшительному бою, а въ случаѣ преслѣдованія сильнѣйшимъ противникомъ, хватитъ ли у него угля на то, чтобы въ теченіе нѣсколькихъ дней, и можетъ-быть переходовъ, идти полнымъ ходомъ? Наконецъ, самое поддержаніе блокады Сантъ-Яго находилось въ полной зависимости отъ безпрепятственнаго и своевременнаго снабженія американскаго флота каменнымъ углемъ.

По вопросу о передачѣ угля съ борта на бортъ слѣдуетъ замѣтить, что всѣ произведенныя до настоящаго времени попытки для удержанія двухъ кораблей на ходу рядомъ оказывались неудачными, если не опасными. Даже пеньковые тюки, проложенные въ качествѣ кранцевъ между бортами, при малѣйшемъ волненіи вдавливаютъ желѣзные листы наружной обшивки, и единственное средство, давшее въ этомъ отношеніи сколько-нибудь удовлетворительные результаты, это—зеленая щеточная трава; если проложить ее въ большихъ массахъ

между бортами кораблей, она, въ силу своей упругости, предохраняетъ суда до извѣстной степени отъ взаимныхъ поврежденій. Передача угля съ борта на бортъ допускаетъ, конечно, наибольшую скорость погрузки; вмѣстѣ съ тѣмъ такая погрузка всегда будетъ самою простой и удобной. Однако, на волненіи этотъ способъ можетъ примѣняться только въ тѣхъ случаяхъ, когда удастся удерживать во все время погрузки оба корабля въ одинаковомъ другъ отъ друга разстояніи, предохраняя ихъ въ то же время отъ прикосновенія другъ къ другу. Достичь этого до настоящаго времени не удалось, а потому оставалась единственная возможность погрузки съ носа на корму: одинъ корабль бралъ другой на буксиръ и принималъ отъ него уголь черезъ посредство весьма сложной системы Миллера-Темперлея,—особенно сложной потому, что для правильнаго функціонированія она требуетъ равномѣрности натяженія стального леера, по которому бѣгаетъ телѣжка съ подвѣшенными корзинами или мѣшками угля; а достичь такой равномѣрности, конечно, весьма трудно,—особенно на волненіи.

Сѣверо-американскій броненосецъ *Illinois* былъ снабженъ новѣйшими приспособленіями, устроенными по этой системѣ, описанной въ ноябрьской книжкѣ «Морского Сборника» за 1902 г.

При небольшой волнѣ и скорости буксировки, не превышающей 10 узл., она допускаетъ передачу 35—40 т. угля въ часъ; послѣднія усовершенствованія дѣлаютъ возможною такую погрузку угля даже при значительной свѣжести вѣтра, но система остается крайне сложной, дорогой, требуетъ тщательнаго ухода, большой сноровки людей и не гарантируетъ отъ неожиданныхъ сюрпризовъ; такъ напр., простой разрывъ леера надолго нарушитъ дѣйствіе всей системы. Кромѣ того, она можетъ найти примѣненіе только въ тѣхъ случаяхъ, когда оба корабля—грузящій и угольный транспортъ—имѣютъ довольно основательныя мачты.

Совершенно новая система погрузки предложена Куннингамомъ, повидимому изобрѣтшимъ остроумный способъ сохраненія между идущими рядомъ судами одинаковаго разстоянія. Главный принципъ этой системы показанъ на фигг. 1 и 2,

изображающихъ гидравлическій буферный аппаратъ въ видѣ особаго, самостоятельнаго насоса. Конечно, для той же цѣли могутъ служить и судовые насосы—циркуляціонная помпа, водоотливныя турбины, пожарная помпа и т. д.

Идущія бортъ о бортъ суда раздѣляются другъ отъ друга давленіемъ водяныхъ столбовъ или струй, дѣйствующихъ на подобіе эластическихъ буферовъ; разстояніе между судами регулируется поданными съ борта на бортъ концами, безъ всякихъ твердыхъ связей или прокладокъ. Сила водяныхъ струй должна быть такова, чтобы не давать судамъ бокового движенія и только удерживать бортовые концы натянутыми.

Общее расположеніе водоструйнаго аппарата и различныя, возможныя съ нимъ комбинаціи представлены на фиг. 3.

Достиженіе самой струей борта сосѣдняго корабля вовсе не необходимо; для вполнѣ дѣйствительнаго раздѣленія судовъ достаточно того давленія, которое производитъ истекающая изъ трубы струя на окружающую ее массу воды. Эта масса давитъ на оба идущіе рядомъ корабля въ обратномъ направленіи, бо-

ковому же движенію, дрейфу обоихъ судовъ противодѣйствуютъ ихъ корпуса. Теоретически достаточно было бы незначительной силы такихъ боковыхъ струй для вполнѣ успѣшнаго раздѣленія кораблей.

На фиг. 4 представленъ еще одинъ возможный способъ примѣненія водоструйнаго принципа: боковое движеніе достигается здѣсь простою буксировкой двухъ связанныхъ между собою кораблей въ направленіи ихъ траверза. Въ крайнемъ случаѣ (для скорости) можно установить двѣ центробѣжныя помпы на палубѣ угольнаго транспорта, въ носу и кормѣ, спустивъ пріемный и отливной шланги черезъ палубные порты или клюзы въ воду.

В. Ситонъ (W. Seaton) предложилъ бортовое приспособленіе, работающее въ связи съ описанною сейчасъ водоструйною системой и въ главныхъ чертахъ указанное на фигг. 1 и 2. Какъ только будутъ закрѣплены бортовые концы и пущены водоструйные насосы, стрѣла съ рельсомъ выводится за бортъ и начинается покрузка угля.

Для скорости уголь достается изъ трюмовъ транспорта особыми ведрами, которыя высыпаются простымъ опрокидываніемъ въ большой воронкообразный сосудъ на палубѣ грузящаго корабля; подъ эту воронку или простой желобъ подкатываются тачки, которыми уголь затѣмъ развозится къ шахтамъ и люкамъ угольныхъ ямъ.

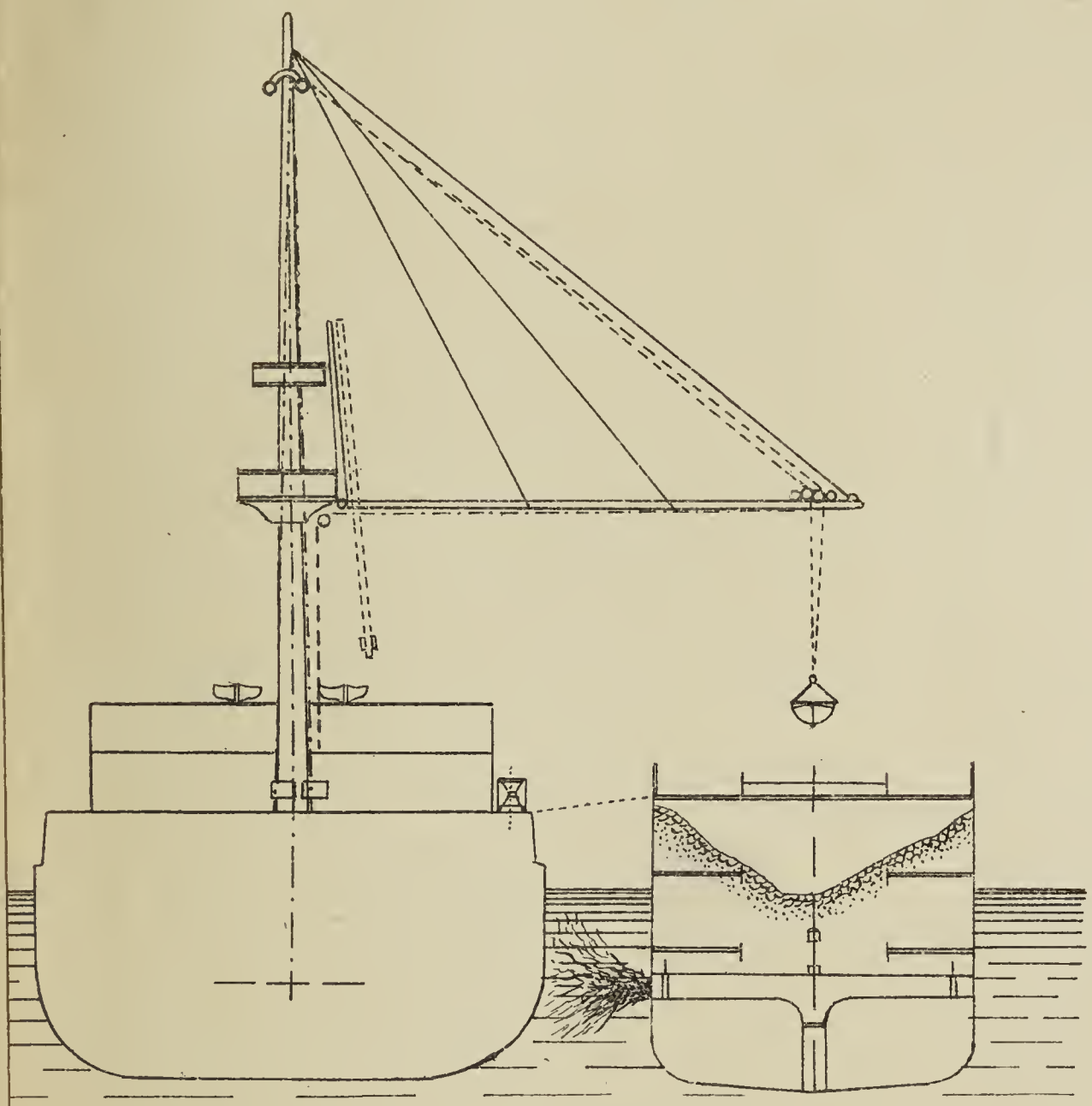
Главное достоинство этого приспособленія въ томъ, что оно устанавливается только на одномъ изъ сосѣднихъ кораблей, являясь такимъ образомъ вполнѣ независимымъ отъ ихъ относительнаго положенія, вслѣдствіе чего дѣйствіе его можетъ продолжаться несмотря на качку и всякія неожиданныя движенія обоихъ судовъ; при этомъ высота и горизонтальное направленіе стрѣлы или рельса регулируются по желанію топенантами и брасами. Упомянутыя выше ведра, воронка и желобъ не составляютъ необходимой принадлежности аппарата; ведра могутъ быть замѣнены мѣшками, но тогда погрузка идетъ значительно медленнѣе. Въ этомъ случаѣ одинъ такой аппаратъ можетъ быть поставленъ на палубѣ грузящаго корабля, другой на транспортѣ или даже въ нѣсколькихъ мѣстахъ обоихъ судовъ. Водоструйные приборы, равные по силѣ машинамъ обыкновенныхъ гаванскихъ буксирныхъ пароходовъ, могутъ служить также и цѣлямъ управленія военными судами; такъ напр., поворачиваніе кормы или носа корабля на мѣстѣ значительно облегчится при наличности такихъ приборовъ. Конечно, и во многихъ другихъ случаяхъ водоструйные насосы могутъ оказать кораблю важныя услуги. Маневрированіе въ узкихъ проходахъ и гаваняхъ, при вводѣ въ докъ и въ другихъ случаяхъ значительно облегчится, а при надобности корабль, снабженный такими насосами, и вообще окажется въ состояніи передвинуться всѣмъ бортомъ въ сторону, безъ всякаго хода впередъ или назадъ.

Несмотря на всѣ возраженія, которыя, въ виду крайняго загроможденія современныхъ боевыхъ судовъ, естественно встрѣчаетъ всякое предложеніе, связанное съ увеличеніемъ вѣса или потерею и безъ того уже весьма ограниченнаго свободнаго мѣста, много вѣскихъ соображеній говоритъ за введеніе на нихъ описаннаго устройства.

Оно позволитъ военному кораблю принять при всякихъ обстоятельствахъ драгоцѣнный въ военное время каменный уголь со всякаго парохода, хотя бы послѣдній и не имѣлъ никакихъ собственныхъ приспособленій для погрузки. Снабженный имъ военный корабль во всякое время можетъ перегрузить уголь съ забраннаго приза, также какъ и отдать часть своего запаса другому кораблю. Простота и солидность устройства, легкость, съ которою оно можетъ быть установлено на всякомъ кораблѣ, наконецъ, и спеціальное значеніе, которое могутъ пріобрѣсти удачно расположенные водоструйные приборы въ видахъ достиженія судами большей поворотливости и управляемости, являются лучшею рекомендаціей описанной системы. Позволимъ себѣ указать на желательность производства въ самомъ ближайшемъ будущемъ широко поставленныхъ опытовъ для испытанія ея на судахъ нашего флота, принужденнаго въ мирное время пользоваться услугами иностранныхъ портовъ, а въ военное—возить съ собою транспорты угля, за совершеннымъ отсутствіемъ у насъ угольныхъ станцій даже на самыхъ бойкихъ международныхъ трактахъ и морскихъ путяхъ сообщенія.

Перевелъ **Г. Ш.**

Фиг. 2.

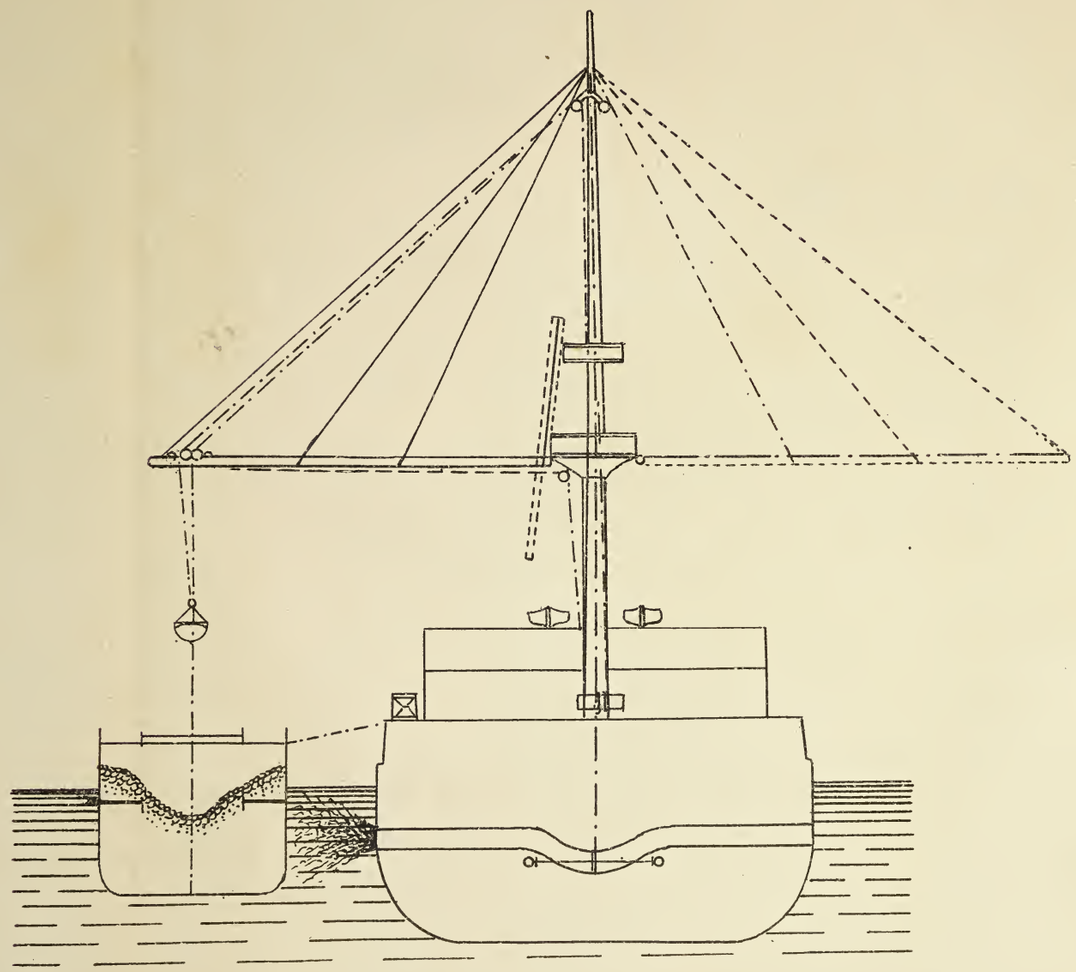


...грузовое приспособленіе установлено на воен-
...имъ кораблѣ, водоструйный приборъ-на уголь-
...имъ транспортѣ. Водоструйный насосъ беретъ
...ду черезъ дно корабля и выпускаетъ ее съ
...отовъ, по желанію.

ТИПО-ЛИТ. М. М.

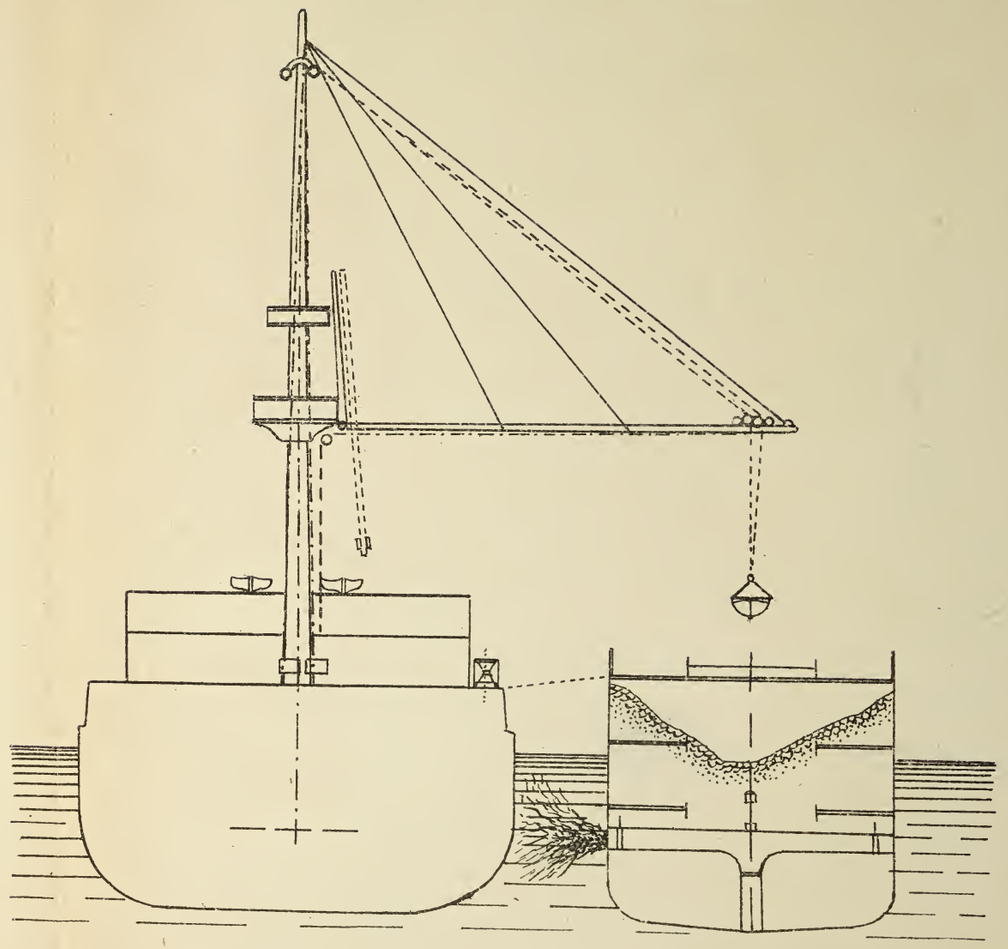
Къ ст. „ПОГРУЗКА УГЛЯ ВЪ МОРѢ.“

Фиг. 1.



Установка на военномъ кораблѣ погрузочнаго приспособленія системы Куннингама=Ситока. Пунктиромъ показана подъемная стрѣла въ убранномъ и выстрѣленномъ положеніяхъ. Водоструйный приборъ беретъ воду съ одного борта и выпускаетъ ее съ другого, по желанію можетъ быть обращаемъ.

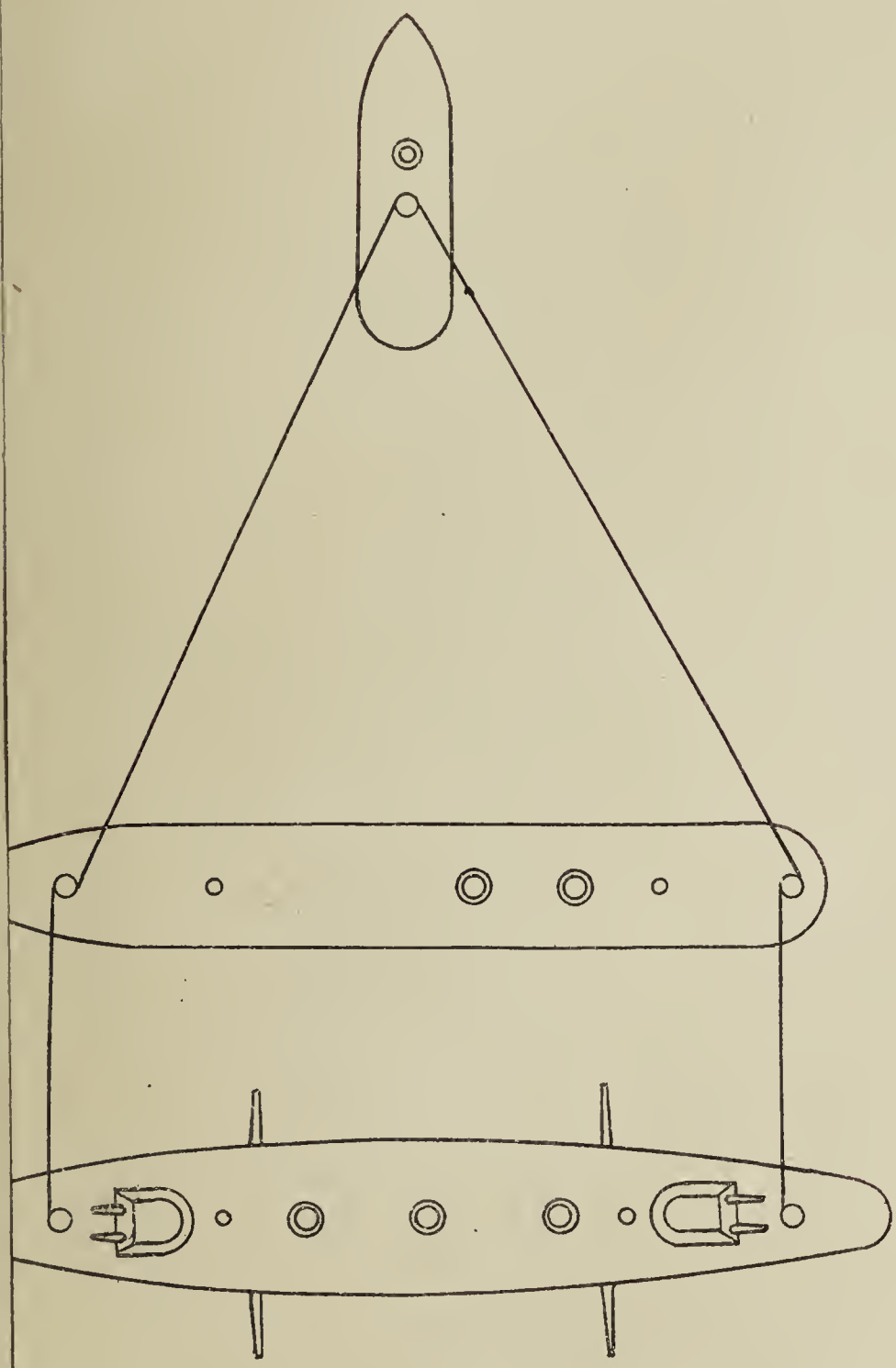
Фиг. 2.



Погрузочное приспособленіе установлено на военномъ кораблѣ, водоструйный приборъ-на угольномъ транспортѣ. Водоструйный насосъ беретъ воду черезъ дно корабля и выпускаетъ ее съ бортовъ, по желанію.

типо-лит. м. м.

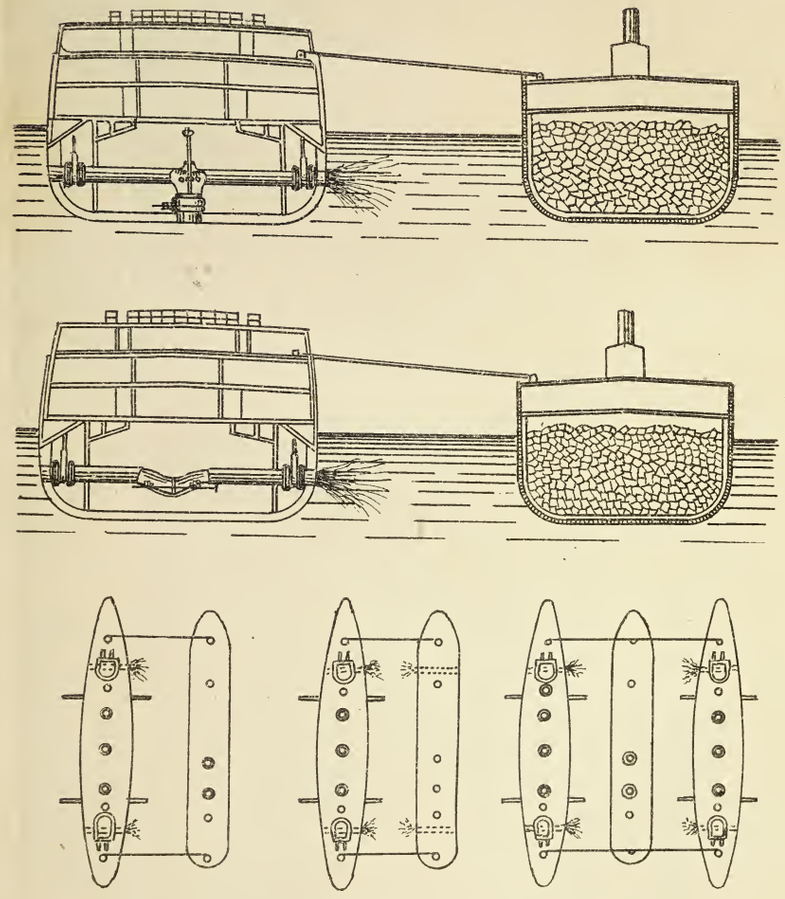
Фиг. 4.



Примѣненіе водоструйнаго принципа
буксировкѣ системы изъ двухъ кора-
й небольшимъ пароходомъ въ бокъ.
мендуется при пользованіи буксирны-
атерами и угольными баржами.

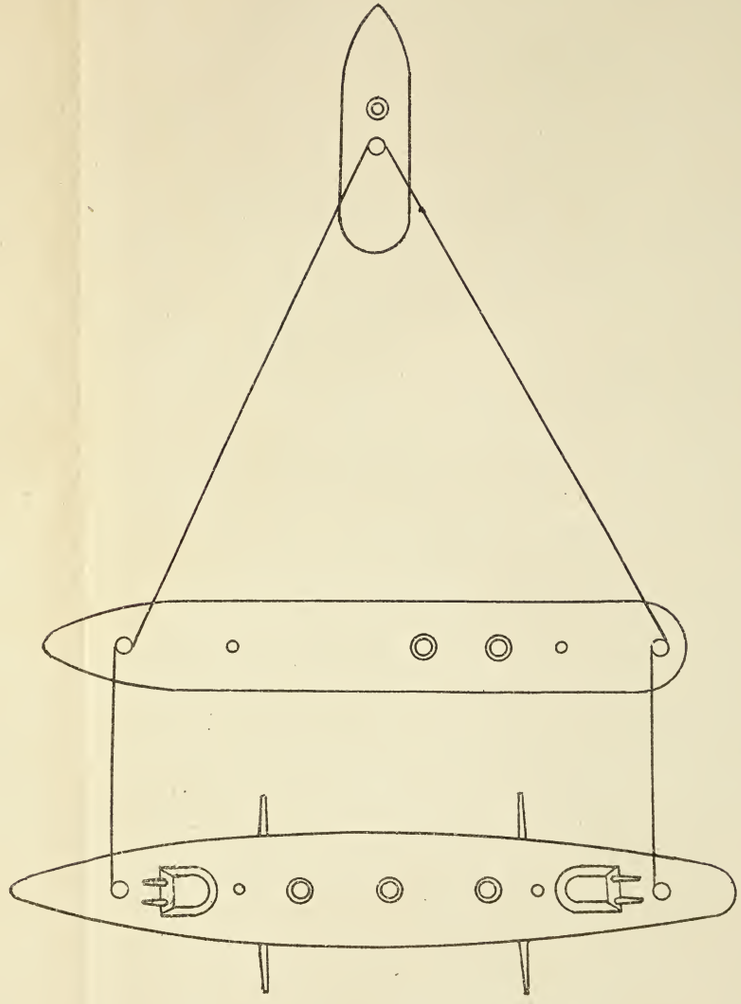
типо-лит. м. м.

Фиг. 3.



Различное устройство и способы установки водоструйныхъ приборовъ. Возможность ихъ примѣненія видна изъ горизонтальныхъ разрѣзовъ.

Фиг. 4.



Примѣненіе водоструйнаго принципа при буксировкѣ системы изъ двухъ кораблей небольшимъ пароходомъ въ бокъ. Рекомендуется при пользованіи буксирными катерами и угольными баржами.

ТИПО-ЛИТ. М. М.

МИНОНОСЦЫ ИЛИ ПОДВОДНЫЯ ЛОДКИ?

Въ апрѣльской книжкѣ журнала «Русское Судоходство» напечатаны рядомъ двѣ статьи, въ которыхъ разсматривается вопросъ о томъ, какія суда намъ слѣдуетъ строить въ настоящее время, имѣя въ виду войну съ Японіей? Первая изъ этихъ статей воспроизводитъ докладъ, сдѣланный въ Императорскомъ обществѣ судоходства инженеромъ Лидовымъ, сторонникомъ большихъ эскадренныхъ миноносцевъ; вторая также принадлежитъ перу спеціалиста, корабельнаго инженера Теннисона, но выводы, къ которымъ приходитъ въ ней авторъ, прямо противоположны выводамъ первой статьи: г. Теннисонъ категорически высказывается въ пользу новыхъ типовъ судовъ, типовъ, еще не испытанныхъ не только въ бою, но, у насъ по крайней мѣрѣ—даже въ условіямъ мирнаго плаванія, — въ пользу подводныхъ лодокъ, водобронныхъ и бронированныхъ миноносцевъ. При этомъ обѣ статьи имѣютъ, по преимуществу, въ виду флотъ народной обороны, т. е. тотъ флотъ, который создается или долженъ быть созданъ на средства, собранныя всенародною подпиской, и обѣ статьи разбираютъ вопросъ съ точки зрѣнія не только кораблестроительной техники, но и морской стратегіи и даже тактики. Послѣднее обстоятельство дѣлаетъ эти статьи особенно интересными для насъ, военныхъ моряковъ, призванныхъ командовать и сражаться на этихъ судахъ, побѣждать или быть побѣжденными. Поэтому, да простятъ мнѣ гг. авторы, если я возьму на себя смѣлость критически отнестись не столько къ окончательнымъ выводамъ, сколько къ аргументамъ, приводимымъ въ этихъ статьяхъ за тѣ и другіе типы судовъ.

Начну съ миноносцевъ. Не буду повторять аргументовъ, приводимыхъ въ ихъ пользу г. Лидовымъ: я полностью раздѣ-

ляю его взглядъ на крайнюю желательность для насъ именно въ настоящую войну обладанія большимъ миноноснымъ флотомъ. Необходимость эта въ достаточной степени доказана, я полагаю, уже первыми мѣсяцами войны: всѣ успѣшныя дѣйствія защиты и нападенія достигнуты миноносцами или при помощи миноносцевъ. Дѣйствительно, японскіе миноносцы вывели изъ строя два наши броненосца и одинъ крейсеръ, они поставили на Портъ-Артурскомъ внѣшнемъ рейдѣ мины, одна изъ которыхъ погубила третій нашъ броненосецъ, они потопили два наши миноносца; не лучшее ли это доказательство того, что въ условіяхъ, при которыхъ ведется настоящая война на Дальнемъ Востокѣ, миноносцы практически являются лучшимъ, наиболѣе сильнымъ оружіемъ нападающаго? И не является ли, въ виду этихъ несомнѣнныхъ фактовъ, совершенно непонятнымъ утвержденіе г. Теннисона, оспаривающаго таковое значеніе миноносцевъ. Вѣдь, не имѣй японцы этихъ судовъ, нашъ Портъ-Артурскій флотъ былъ бы въ настоящее время почти невредимъ. Съ другой стороны, способность миноносцевъ служить цѣлямъ обороны съ достаточною наглядностью проявилась въ эту же войну. Съ начала ея наши миноносцы несутъ тяжелую сторожевую службу, особенно тяжелую въ зимнее время и при условіи неоспоримаго превосходства силъ нашего противника; съ начала ея наши миноносцы являются почти единственными развѣдочными судами Портъ-Артурской эскадры; наконецъ, одному изъ нашихъ миноносцевъ принадлежитъ по всей справедливости главная роль въ отраженіи второй атаки непріятельскихъ брандеровъ: главная роль и главная честь. Правда, два миноносца погибли за это время; но что же въ томъ? Они погибли въ честномъ, открытомъ бою съ сильнѣйшимъ врагомъ—это говоритъ за нихъ, а не противъ нихъ. Г. Теннисонъ указываетъ на существенный недостатокъ всѣхъ вообще миноносцевъ – на ихъ хрупкость, нѣжность и уязвимость; нельзя, конечно, отрицать этого: въ сравненіи съ броненосцемъ миноносецъ нѣженъ и легко уязвимъ. Зато, одинъ броненосецъ стоитъ двадцати миноносцевъ и все же у перваго есть мѣста—вся его подводная часть, одинаково уязвимыя съ

миноносцемъ, какъ это въ достаточной степени доказали все тѣ же первые мѣсяцы настоящей войны. И опять-таки, хрупкость миноносцевъ—понятіе относительное. Суда, совершающія океанскіе переходы въ двѣ съ лишнимъ тысячи миль, суда, отправляемыя заурядъ изъ Кронштадта во Владивостокъ, суда, принимающія участіе въ блокадѣ Портъ-Артура въ зимнее время, не такъ уже хрупки. Конечно, стремленіе при малыхъ размѣрахъ достичь на нихъ исключительной быстроходности, не можетъ быть названо благоразумнымъ: это стремленіе и дѣлаетъ ихъ сравнительно хрупкими. Откажитесь отъ него и миноносецъ станетъ много солиднѣе. Увлеченіе чрезмѣрно большими скоростями безусловно повредило всѣмъ вообще мелкимъ судамъ—и крейсерамъ тоже, но особенно вредно оно отразилось именно на миноносцахъ. Достаточно вспомнить, что нашъ бывшій «Соколъ» (теперь «Прыткій»), построенный въ Англіи 7 лѣтъ назадъ, при 220 т. водоизмѣщенія далъ на пробѣ 30 съ лишнимъ узл. хода. Конечно, для достиженія такой скорости надо поставить огромную машину, вѣсъ которой, а еще болѣе вѣсъ котловъ, призванныхъ питать ее паромъ, пойдутъ въ прямой ущербъ крѣпости корпуса. Наша отечественная техника судостроенія не позволяетъ намъ и гоняться за такими скоростями; но мы гоняемся за 24—25 узл., а между тѣмъ пока надо отказаться и отъ нихъ.

Тактическая сила миноносцевъ болѣе всего проявляется ночью, а ночью ни при какихъ условіяхъ атаковать не придется на полномъ ходу; поэтому, лишніе 3—4 узла не окупятъ конструктивной слабости миноносца и слѣдовательно, нечего за ними и гоняться. Отказъ же отъ этихъ исключительныхъ скоростей—кстати сказать, и вообще-то достижимыхъ только на пробахъ—отказъ отъ нихъ дастъ огромную экономію въ вѣсѣ, удачное использованіе которой превратитъ миноносецъ въ солидное, вполнѣ мореходное судно. Конечно, въ одинаковой степени это соображеніе касается и артиллеріи, брони, запаса угля и т. д.: первымъ условіемъ всякаго военнаго корабля должна быть его мореходность, его морскія качества; противъ этого, несомнѣнно важнѣйшаго, правила кораблестроенія особенно грѣшила морская техника послѣднихъ 20 лѣтъ — у насъ и за границею.

Въ результатѣ получались перегруженные крейсеры и броненосцы съ ушедшими въ воду броневыми поясами и другими аномаліями, о которыхъ я здѣсь не буду распространяться. Повторяю, хрупкость миноносца—понятіе относительное и недостатокъ вовсе не обязательный, слабая же эффективность боевой ихъ службы, о которой, со словъ г. Клоарекъ (Cloarec), говоритъ инженеръ Теннисонъ (*), въ достаточной степени опровергается именно настоящею войной на Дальнемъ Востокѣ. Съ другими соображеніями того же автора, указывающими на трудность ночной атаки миноносцевъ, можно вполнѣ согласиться; но что же это доказываетъ? Всего лишь только то, что служба на миноносцахъ требуетъ отъ личнаго ихъ состава и особенно командира большой предпріимчивости, смѣлости и присутствія духа, т. е. качествъ, наличность которыхъ всегда и при всякихъ условіяхъ являлась главнымъ факторомъ успѣха въ бою.

Да, именно здѣсь, на миноносцахъ эти качества особенно важны, особенно необходимы. Миноносецъ представляетъ собою оружіе, годное только въ рукахъ смѣлаго, рѣшительнаго человѣка; зато въ надлежащихъ рукахъ, при надлежащей подготовкѣ и качествахъ личнаго состава, онъ соединяетъ въ себѣ главнѣйшія достоинства боевой единицы: подвижность, относительную дешевизну и большую поражающую силу. Вмѣстѣ съ тѣмъ, служба на миноносцахъ является могучимъ воспитательнымъ средствомъ для всего личнаго состава, а это тоже весьма существенный факторъ. Въ концѣ концовъ, успѣхъ всякого боя, всякой борьбы, морской или сухопутной одинаково, на три четверти является результатомъ личныхъ психическихъ качествъ воюющихъ. Душа, т. е. воля и умъ,—вотъ главные факторы всякой побѣды. Кто плавалъ на миноносцахъ, знаетъ, что это—лучшая школа боевой подготовки.

Здѣсь я позволю себѣ привести еще одно соображеніе автора первой статьи, инженера Лидова, въ пользу этихъ судовъ, какъ оружія, особенно близкаго, подходящаго именно къ намъ, русскимъ. На стр. 91 указаннаго журнала онъ говоритъ: —

«Не можетъ быть никакого сравненія между характеромъ дѣйствій какихъ угодно миноносцевъ и подводныхъ лодокъ;

(*) На стр. 106 журнала «Русское Судоходство» 1904 г., № 4.

насколько первыя суда требуютъ, такъ сказать, извѣстной удали, отваги въ своихъ операціяхъ — скорѣе, налетахъ — къ чему по самой натурѣ своей всегда расположенъ былъ и будетъ истинно русскій воинъ, настолько же подводныя лодки требуютъ хорошей школы, полнаго знанія дѣла, терпѣнія, настойчивости,—въ недостаткѣ чего, конечно, нельзя упрекать нашихъ моряковъ, но все-таки... это не въ нашей натурѣ. Естественно, что изъ двухъ орудій борьбы слѣдуетъ выбирать то, которое ближе къ сердцу, къ нашей природѣ, съ которымъ мы хорошо знакомы, имѣемъ свой боевой опытъ, и, если не можемъ дѣйствовать имъ немедленно, то лишь за отсутствіемъ достаточнаго количества этихъ судовъ».

Подъ этими словами я, признаюсь, и самъ подписался бы съ удовольствіемъ. Комментаріевъ они не требуютъ. Я остановлюсь здѣсь еще на другой сторонѣ вопроса. Неправильно было бы думать, что миноносная служба не требуетъ ничего, кромѣ смѣлости и находчивости. Прежде всего, находчивость, какъ психологическое качество, въ такой же степени является результатомъ воли, какъ и разума: правильный выборъ опирается на прежній опытъ, во многихъ случаяхъ для него необходима даже чисто техническая подготовка. Миноносное плаванье является наиболѣе опаснымъ даже въ мирное время; поэтому оно закаляетъ характеръ, поэтому же пріучаетъ и къ добросовѣстному отношенію къ мелочамъ морского дѣла. Въ мирное время большое судно всегда безопаснѣе малаго; для одинаковой увѣренности въ своемъ кораблѣ на оборудованіе, вооруженіе, даже внѣшнюю отдѣлку миноносца надо обратить большее вниманіе, чѣмъ когда имѣешь дѣло съ большимъ кораблемъ. И я позволю себѣ утверждать на основаніи собственнаго опыта, что наши миноносныя команды вообще гораздо заботливѣе относятся къ своимъ матеріальнымъ частямъ и обязанностямъ, чѣмъ команды большихъ судовъ. Поэтому, миноносная служба, развивая въ личномъ составѣ драгоцѣнный духъ предпріимчивости, самодѣятельности, личнаго почина, въ то же самое время, въ силу простой необходимости, внушаетъ ему нѣкоторую систематичность и даже педантичность. Такъ, ни одинъ миноносецъ, даже въ Финскомъ заливѣ,

послѣ 1 — 2 мѣсяцевъ плаванья не выйдетъ въ море, не положивъ найтовы на все, что свободно лежитъ на палубахъ, не задраивъ носовыхъ переборокъ и т. д. Морской опытъ пріобрѣтается на мелкихъ судахъ гораздо скорѣе, чѣмъ на большихъ.

Для молодыхъ мичмановъ миноносецъ является лучшею школой, для лейтенантовъ—лучшимъ испытаніемъ ихъ «морскихъ качествъ» и вмѣстѣ съ тѣмъ лучшею подготовкой къ командованію большими судами. Говоря о миноносцахъ, позволю себѣ указать здѣсь еще на одну изъ причинъ, создавшихъ и создающихъ этимъ судамъ репутацію, только отчасти заслуженную, исключительной хрупкости. Приготовленіе къ плаванью мелкихъ судовъ, ихъ вооруженіе, а слѣдовательно и храненіе—ибо первое находится въ большой зависимости отъ второго—должно быть особенно педантичнымъ и аккуратнымъ.

Во многихъ флотахъ въ указанномъ отношеніи дѣлаютъ принциніальную ошибку, допуская, напр., вооруженіе миноносцевъ не тѣмъ составомъ офицеровъ, который будетъ на нихъ плавать.

Въ нашемъ климатѣ, кромѣ того, миноносцы особенно страдаютъ отъ неудовлетворительныхъ условій храненія,—гораздо больше крупныхъ судовъ. Третій факторъ—недостатки самой постройки миноносцевъ. Наши заводы еще не обладаютъ въ этомъ отношеніи достаточнымъ опытомъ и многое дѣлается на миноносцахъ такъ,какъ этого безусловно не сдѣлаетъ ни одинъ кораблестроительный заводъ Англіи; достаточно сказать, что у насъ есть миноносцы, на которыхъ крышки отъ люковъ, выходящихъ на верхнюю палубу, открываются назадъ точно въ предположеніи, что миноносецъ, по палубѣ котораго уже при небольшой волнѣ ходятъ буруны, нормально движется кормою впередъ.

Такія и много другихъ частностей создаютъ миноносцамъ репутацію особенно хрупкихъ судовъ; между тѣмъ, хорошо построенный эскадренный миноносецъ въ 300—400 т. отлично держится въ морѣ, дѣлаетъ переходы въ 1 000 и болѣе миль и вовсе не уступаетъ во многихъ отношеніяхъ, въ смыслѣ солидности корпуса и машины, даже крейсерамъ типа «Новикъ»

и «Бояринъ». Конечно миноносецъ миноносцу рознь: не слѣдуетъ смѣшивать большихъ эскадренныхъ миноносцевъ съ миноносцами прибрежной обороны или даже миноносками, какъ это дѣлаютъ иногда не-моряки. Послѣдовательный ростъ этихъ судовъ вызывался стремленіемъ сдѣлать ихъ мореходными, приспособить типъ, первоначально созданный для одной лишь охраны своихъ береговъ, къ цѣлямъ нападенія. И я не думаю, чтобы инженеръ Теннисонъ былъ правъ, утверждая, что современный эскадренный миноносецъ является такою же ступенью въ эволюціи этого типа, какъ и прежній стотонный миноносецъ. Напротивъ, я полагаю, что съ достиженіемъ мореходности эволюція этого типа закончится. Вполнѣ возможно, что въ будущемъ роль миноносца перейдетъ къ подводной лодкѣ; но это будущее еще не такъ близко: вѣдь, если эволюція миноносца, принципіально ничѣмъ не отличающагося отъ другихъ паровыхъ судовъ, совершалась на протяженіи 30 лѣтъ, то какія же могутъ быть основанія предполагать, а тѣмъ болѣе утверждать, что эволюція подводной лодки совершится быстрѣе? Вѣдь, подводная лодка вноситъ рядъ новыхъ, не только что не испытанныхъ практически, но не вполнѣ разработанныхъ еще и теоретически измѣненій въ технику кораблестроенія и кораблевожденія. Подводныя лодки существующихъ типовъ, въ большинствѣ, не превосходятъ водоизмѣщеніемъ 100 т., т. е. такихъ размѣровъ, про которые заранѣе можно сказать, что они слишкомъ ничтожны для активныхъ цѣлей нападенія. Конечно, районъ дѣйствія этихъ лодокъ еще также ничтоженъ; указаніе инженера Теннисона на иностранныя лодки большихъ размѣровъ, о которыхъ мы имѣемъ весьма скудныя свѣдѣнія, мало убѣдительно уже потому, что результаты дѣйствительныхъ испытаній этихъ судовъ не оглашаются и судить о нихъ мы можемъ только по непровѣреннымъ слухамъ. Недостаточность этихъ послѣднихъ доказывается хотя бы тѣмъ, что два параллельные комментатора на основаніи ихъ приходятъ къ противоположнымъ выводамъ: въ этомъ не трудно убѣдиться, сравнивъ указанныя статьи гг. инженеровъ Лидова и Теннисона.

Въ доказательство будто бы обязательной хрупкости нашихъ миноносцевъ инженеръ Теннисонъ говоритъ о тѣхъ разру-

шеніяхъ, которымъ подвергаются эти суда на испытаніяхъ (стр. 103). Стремясь нагнать требуемые $^1/_2$ узла, администрація завода иногда сознательно портитъ миноносецъ. «Кто видѣлъ миноносецъ послѣ такого испытанія, не забудетъ его жалкаго, часто полуразрушеннаго вида! Къ испытанію миноносца, послѣ его постройки, заводъ готовится нѣсколько мѣсяцевъ. Цѣлый рядъ мелкихъ, а иногда и крупныхъ аварій сопровождаетъ это испытаніе. Нечего и говорить, что во время дѣйствительной службы миноносца, онъ никогда не достигнетъ пріемной скорости хода; по большей части, онъ теряетъ въ скорости процентовъ 10, а на небольшомъ, сравнительно, волненіи—процентовъ 30 и болѣе, если не подвергаетъ риску свои механизмы».

Все это вѣрно и все-таки совершенно не доказываетъ положеній автора. Чрезмѣрныя требованія, конечно, надорвутъ всякій механизмъ. Если мы не можемъ строить миноносцы со скоростью въ 25 узл., надо отъ этого отказаться и понизить наши требованія. Главныя испытанія миноносцевъ должны производиться въ полномъ грузу и при естественной тягѣ, въ теченіе не менѣе 6 часовъ; проба на полный ходъ при искусственной тягѣ можетъ дѣлаться дополнительно и въ теченіе меньшаго промежутка времени, чтобы не портить миноносцевъ. Во всякомъ случаѣ, нельзя ставить въ упрекъ миноносцамъ, какъ типу судовъ, того, что является результатомъ непомѣрныхъ требованій или недобросовѣстнаго исполненія заказовъ заводами. Позволю себѣ указать здѣсь еще на крайнюю нежелательность частыхъ перемѣнъ въ направленіи заказовъ миноносцевъ; добросовѣстная постройка этихъ судовъ требуетъ, разумѣется, спеціальнаго оборудованія заводовъ, спеціальныхъ мастерскихъ, привычныхъ рабочихъ и т. д. Поэтому-то существенно важно, чтобы заказы данному заводу были по возможности постоянные, чтобы въ направленіи этихъ заказовъ не руководствовались какими-либо посторонними собственно постройкѣ миноносцевъ соображеніями, въ родѣ хотя бы поощренія завода и т. п.

Такая политика возможна исключительно въ отношеніи казенныхъ заводовъ, въ отношеніи же частныхъ она совершенно

неумѣстна. Миноносцы не рельсы и не вагоны, а и эти послѣдніе не удовлетворятъ никакимъ испытаніямъ, если будутъ исполнены на заводѣ, которому заказъ былъ отданъ для его поддержанія.

Переходя къ подводнымъ лодкамъ я прежде всего долженъ замѣтить, что вовсе не являюсь ихъ противникомъ; будь у насъ испытанный типъ подводныхъ судовъ, настолько же выработанный, какъ и типъ эскадренныхъ миноносцевъ, я бы конечно согласился съ тѣмъ, что и въ настоящее время намъ слѣдуетъ строить главнымъ образомъ подводныя лодки. Къ сожалѣнію, собственно нашъ русскій опытъ съ подводными судами болѣе чѣмъ ничтоженъ: опираться мы можемъ исключительно на опытъ иностранцевъ. Между тѣмъ, какъ бы ни были подробны публикуемые въ спеціальныхъ журналахъ результаты этого опыта, воспользоваться ими другимъ правительствамъ болѣе чѣмъ трудно: самое существенное держится въ глубокой тайнѣ.

Поэтому я и здѣсь, послѣ прочтенія обѣихъ разсматриваемыхъ статей, долженъ повторить по вопросу о примѣнимости подводныхъ лодокъ въ настоящую войну нашу съ Японіей то же самое, что уже высказалъ два мѣсяца тому назадъ (См. стр. 129—130 апрѣльской книжки журнала «Русское Судоходство»). Вотъ эти слова: Цѣль настоящей войны непремѣнно требуетъ отъ насъ активныхъ дѣйствій на морѣ,—не защиты, а нападенія; а потому и суда слѣдуетъ строить такія, которыя, по крайней мѣрѣ, были бы пригодны для нападенія. Прежде всего надо отказаться отъ мысли воспользоваться еще въ эту войну подводными лодками. Не говоря уже о томъ, что по самой своей идеѣ подводная лодка — средство защиты своихъ береговъ, она до настоящаго времени еще не представляетъ собою оружія, въ смыслѣ технически законченнаго средства активной борьбы съ непріятелемъ. Подводная лодка изобрѣтена, но еще не испытана въ достаточной степени, не только въ бою, но и просто въ морѣ, въ условіяхъ дурной погоды... Подводное плаванье представляетъ массу не только техническихъ, но и принципіальныхъ трудностей разнаго рода; оно въ корнѣ нарушаетъ вѣками созидавшіеся пріемы кораблe-

строенія, оно требуетъ разрѣшенія новыхъ задачъ теоретическаго характера; механическіе вопросы—равновѣсія, остойчивости, физико-навигаціонные—управленія кораблемъ, не видящимъ горизонта или, въ лучшемъ случаѣ, видящимъ одну незначительную часть его, физіологическіе—доставленія командѣ необходимаго для дыханія количества воздуха, и много другихъ—далеко еще не могутъ почитаться разрѣшенными удовлетворительно. Необходимо признать, что подводная лодка—дѣло будущаго; желательно не отставать и въ этомъ отношеніи отъ другихъ странъ; желательно, чтобы и у насъ занимались практически разработкой подводныхъ лодокъ, строили ихъ и испытывали, а въ удачномъ случаѣ пускали и въ ходъ на Дальнемъ Востокѣ; но употреблять значительную часть собранныхъ народомъ денегъ на спѣшное строительство подводныхъ лодокъ существующихъ типовъ, въ расчетѣ воспользоваться ими въ настоящую нашу войну — объ этомъ нельзя говорить серіозно. Утѣшаться мы можемъ тѣмъ, что въ эту войну подводныя лодки намъ и не нужны. Даже лучшая современная лодка французскаго типа еще слишкомъ мала для активныхъ дѣйствій на Дальнемъ Востокѣ. Для такихъ лодокъ необходима хорошо оборудованная въ морскомъ стратегическимъ отношеніи береговая черта, а ея-то у насъ тамъ и нѣтъ. Нельзя забывать, что у насъ на Дальнемъ Востокѣ два морскіе порта — Владивостокъ и Артуръ, между которыми около 1 000 миль разстоянія. Это не французскіе и англійскіе берега, изобилующіе защищенными отъ непріятеля бухтами и портами, минными станціями, наблюдательными постами и т. д. Въ двухъ пунктахъ должна быть сосредоточена вся наша прибрежная оборона: едва ли такую базу можно назвать удобной для дѣйствій подводныхъ лодокъ. Въ такихъ условіяхъ современные ихъ типы—почти непригодны; даже при блокадѣ отдѣльныхъ портовъ, на значительномъ разстояніи отъ входовъ на рейды, значеніе ихъ можетъ быть только второстепенное, въ виду малаго района дѣйствій и того обстоятельства, что непріятельская эскадра, блокируя наши берега, не будетъ и дальше стоять на одномъ мѣстѣ.

Кончая эту статью, я повторяю: пусть строятся и у насъ подводныя лодки; пусть производятъ на нихъ всестороннія испытанія—они дадутъ намъ драгоцѣнный опытъ для будущаго, свѣтлаго будущаго нашего флота, они и въ настоящемъ принесутъ намъ извѣстную пользу, поднимая во флотѣ духъ предпріимчивости и личной иниціативы; но постройка подводныхъ лодокъ ни въ коемъ случаѣ не должна производиться на счетъ постройки миноносцевъ, необходимыхъ намъ теперь же, для цѣлей настоящей нашей войны съ Японіей. Для этой войны намъ прежде и больше всего нужны миноносцы, эскадренные миноносцы крѣпкой, солидной постройки, съ значительнымъ запасомъ угля и прѣсной воды и съ значительною же скорострѣльною артиллеріей для защиты ихъ отъ такихъ же судовъ непріятеля. Желающихъ ближе ознакомиться съ вопросомъ объ исполнимости скорой постройки такихъ миноносцевъ я отсылаю къ статьѣ инженера Лидова въ № 4 журнала «Русское Судоходство».

Лейтенантъ **Г.** фонъ **Шульцъ.**

АНГЛІЙСКІЯ МОРСКІЯ СМѢТЫ НА 1903—1904 ГОДЪ (*).

Парламентскія пренія относительно англійскихъ морскихъ смѣтъ на 1904—1905 г.

Въ настоящемъ году морскія смѣты докладывались парламенту вновь назначеннымъ секретаремъ адмиралтейства, г. Претиманъ. Главное, что обращало на себя вниманіе членовъ парламента при предъявленіи смѣтъ, заключалось въ ихъ чрезмѣрной суммѣ. Прежде всего докладчику пришлось объяснить, насколько это было возможно, почему именно возросли смѣты, а затѣмъ уже оправдывать ихъ необходимость. Нѣкоторыя статьи смѣтъ увеличились сами по себѣ вслѣдствіе увеличенія штата личнаго состава флота на 4 000 челов.: прибавилось количество жалованья, увеличились расходы на провизію, на одежду и пр. Помимо уплаты за чилійскіе броненосцы, пришлось также сдѣлать большіе расходы по изготовленію новаго пороха.

Затѣмъ секретарь адмиралтейства упомянулъ о той нормѣ, которою правительство уже много лѣтъ руководствуется для опредѣленія силы флота. Согласно извѣстнымъ видамъ правительства, англійскій флотъ долженъ по числу своихъ броненосцевъ по меньшей мѣрѣ равняться соединенной силѣ двухъ другихъ самыхъ могущественныхъ флотовъ Европы. Эта формула означаетъ, что Англія въ случаѣ войны съ двумя самыми сильными морскими державами должна имѣть шансы на побѣдоносный исходъ военныхъ дѣйствій. Установленная норма, опредѣляющая силу флота, должна преимущественно касаться численности броненосцевъ, какъ главныхъ боевыхъ единицъ флота, но для крейсеровъ и другихъ судовъ флота нѣтъ опредѣленнаго предѣла; критикуя принятую норму, нѣкоторые публицисты находили, что она слишкомъ мала, а другіе, напротивъ, считали ее очень высокою. Были и такіе, которые увѣряли, что адмиралтейство нерѣдко упускало изъ виду строящіеся броненосцы въ другихъ государствахъ, какъ напр. въ

(*) См. «Морск. Сборн.» 1904 г., № 4.

Россіи, но въ дѣйствительности же адмиралтейству была хорошо извѣстна не только судостроительная программа Россіи, но и программы всѣхъ европейскихъ государствъ вообще. Адмиралтейство до сихъ поръ насчитываетъ въ Европѣ три сильныя морскія державы—Россію, Францію и Германію. У первыхъ двухъ государствъ имѣется въ общемъ 64 броненосца I и II класса, считая вмѣстѣ со строящимися; у Франціи съ Германіей такихъ броненосцевъ насчитывается 61, а у Великобританіи 63. Изъ этихъ цифръ видно, что расчетъ адмиралтейства сдѣланъ почти съ математическою точностью. Численность крейсеровъ изъята изъ этой нормы, такъ какъ крейсеръ вообще не предназначается для эскадреннаго боя, а только для защиты торговыхъ путей и коммерческаго флота. Весь оборотъ морской торговли Англіи выражается стоимостью въ 1 200 милл. фн. стерл., а это число уже прямо говоритъ само за себя. Привозъ съѣстныхъ припасовъ и сырыхъ матеріаловъ въ Англію въ 1902 г. простирался на сумму до 379 милл. фн. стерл. Въ томъ же году ввозъ всякихъ припасовъ въ Соединенное Королевство подъ защитой военнаго флота по вѣсу ежедневно доходилъ до 93 000 т. Общее водоизмѣщеніе всего коммерческаго флота Англіи равняется 16 милл. т., а общее водоизмѣщеніе всѣхъ прочихъ вмѣстѣ взятыхъ коммерческихъ флотовъ всего міра составляетъ $17^1/_2$ милл. т., но такъ какъ $1^1/_2$ милл. т. водоизмѣщенія приходятся на коммерческія суда, плавающія на великихъ американскихъ озерахъ, то выходитъ, что коммерческій флотъ Англіи какъ разъ равняется коммерческимъ флотамъ всѣхъ государствъ міра вмѣстѣ взятыхъ. Въ виду такого расчета, становится очевиднымъ, что Англія не можетъ по отношенію къ крейсерамъ руководствоваться тою же нормой, которая опредѣлена адмиралтействомъ для численности броненосцевъ. Лордъ Розберри недавно въ одной изъ своихъ рѣчей сказалъ, что «весь міръ представляетъ собой житницу Англіи», и если эта формула вѣрна, то хранителемъ ключа этой житницы является военный флотъ Великобританіи, и можно съ увѣренностью сказать, что ни правительство, ни парламентъ никогда не рѣшатся отобрать этотъ ключъ у государства.

Возвращаясь снова къ значительности смѣтъ, г. Претиманъ сказалъ, что онъ вполнѣ соглашается, что представляемыя нынѣ смѣты очень обременительны для плательщиковъ податей, но что во всякомъ случаѣ онѣ составлены по строгомъ обсужденіи вызвавшихъ ихъ обстоятельствъ.

Запасные чины военнаго флота, состоящіе на пенсіи, въ настоящее время уже составляютъ кадръ въ 8 548 челов. Королевскій морской резервъ доведенъ до численности въ 30 000 челов., но въ наступающемъ году составъ этотъ увеличится еще на 50 офицеровъ, 180 машинистовъ и 3 600 матросовъ. Къ этому резерву будутъ причислены еще 25 офицеровъ австралійскаго резерва. Правительство Ньюфаундленда съ прошлаго года въ силу особаго соглашенія получаетъ ежегодно по 3 000 фн. стерл. за поставку имъ въ морской резервъ 600 матросовъ. Въ декабрѣ этотъ контингентъ доходилъ уже до 400 челов.

Кромѣ двухъ вышеприведенныхъ видовъ резервовъ, существуетъ еще контингентъ волонтеровъ изъ любителей морского дѣла; изъ такихъ людей формируютъ дивизіи, подраздѣляемыя на роты. По настоящее время сформированы двѣ дивизіи, одна въ Лондонѣ, а другая на Кляйдѣ и при этомъ всего набрано 2 000 челов. Въ наступающемъ году будутъ образованы дивизіи въ Ливерпулѣ и въ нѣкоторыхъ городахъ по южному и восточному берегамъ Королевства. Для лондонской дивизіи въ Ширнессѣ существуетъ учебное судно.

По поводу стрѣльбы изъ орудій на судахъ флота г. Претиманъ сообщилъ, что адмиралтейство напечатало подробный отчетъ о результатахъ добытыхъ каждымъ орудіемъ и каждымъ судномъ. Въ этомъ отчетѣ поименованы комендоры, которые наиболѣе отличились своими успѣхами въ стрѣльбѣ. Адмиралтейство не находитъ, чтобы призовая стрѣльба могла давать надлежащіе успѣхи, и оно старается, чтобы пріемы практической стрѣльбы въ мирное время вполнѣ соотвѣтствовали дальности и условіямъ пальбы во время настоящаго боя въ военное время. На нѣкоторыхъ судахъ достигнуты вполнѣ хорошіе результаты: такъ напр. на броненосцѣ *Leviathan* при ходѣ въ 12 узл. изъ 9,2-д. орудій съ двухминутнымъ промежутками

было сдѣлано десять выстрѣловъ по щиту высотой 14 ф. и длиной 20 ф. на разстояніи 2 000 ярдовъ и при этомъ всѣ снаряды попали въ щитъ.

Три броненосца, заложенные $1^1/_2$ мѣсяца назадъ (*Hibernia*, *Africa* и *Britannia*), строятся по чертежамъ броненосца *King Edward VII*, а два броненосца, которые будутъ заложены наступающею осенью, правительство намѣрено строить по типу броненосца *Lord Nelson*.

Что касается подводныхъ лодокъ, то секретарь адмиралтейства замѣтилъ, что въ обществѣ не довольны тѣмъ, что правительство строитъ будто бы слишкомъ малое число такихъ важныхъ для военнаго времени судовъ, между тѣмъ приходится сознаться, что эти лодки находятся еще въ періодѣ неиспытанныхъ судовъ и что еще два года назадъ одинъ изъ членовъ парламента упрекалъ перваго лорда адмиралтейства въ томъ, что подводныя лодки строятся слишкомъ быстро. Надо не забывать — сказалъ г. Претиманъ:—что ихъ можно строить очень скоро и въ виду этого старались не строить ихъ сразу въ большомъ числѣ, тѣмъ болѣе, что ихъ ежедневно совершенствуютъ и трудно впередъ сказать, который изъ типовъ окажется черезъ недѣлю самымъ подходящимъ для дѣла.

Касательно наивозможно бо́льшей готовности флота ко всякимъ случайностя́мъ можно было бы указать на урокъ, преподанный недавно японцами на Дальнемъ Востокѣ; большая иниціатива, первый сильный ударъ противнику и во всемъ предварительная предусмотрительность, даютъ обыкновенно много шансовъ въ пользу дальнѣйшихъ успѣховъ въ военныхъ дѣйствіяхъ. Въ виду этого урока, необходимо, чтобы самыя лучшія суда флота, которымъ надлежитъ пойти въ сраженіе въ первую голову, находились всегда въ плаваніи и состояли въ самой полной готовности къ бою. Недостаточно, чтобы суда были готовы къ выходу въ море и команды ихъ находились начеку въ казармахъ и были бы во всѣхъ отношеніяхъ хорошо обучены для военнаго дѣла, но нужно, чтобы эти суда были уже на мѣстѣ боя въ первый же моментъ открытія военныхъ дѣйствій, дабы быть въ состояніи сразу нанести непріятелю самый рѣшительный ударъ.

Членъ парламента г. Робертсъ, затрогивая вопросъ касающійся нормы опредѣляющей силу флота, обратилъ вниманіе парламента на то, что въ морскомъ германскомъ календарѣ сказано, что черезъ три года общее водоизмѣщеніе броненосцевъ англійскаго флота должно будетъ составить 100 000 т., чтобы соотвѣтствовать соединенной силѣ флотовъ Франціи, Россіи и Германіи. Спрашивается, во что же обойдется это бремя плательщикамъ податей? Въ 1870 г. Англія тратила на флотъ 9 420 000 фн. стерл., при чемъ на каждаго плательщика налоговъ въ странѣ приходилось по 5 шилл. 10 пенс. въ годъ; въ 1880 г. на флотъ тратилось 10 000 000 фн. стерл. и налогъ равнялся 5 шилл. 9 пенс.; въ 1890 г.—16 000 000 фн. стерл., или 8 шилл., и въ 1900 г. при смѣтахъ въ 26 000 000 фн. стерл. налогъ равнялся 12 шилл. 5 пенс.; и наконецъ въ 1904—1905 г. смѣты доходятъ уже до 37 000 000, а налогъ до 17 шилл. 8 пенс. на человѣка. Расходы на флотъ увеличились, такимъ образомъ, за послѣднія 30 лѣтъ въ четыре раза, а налогъ — въ три раза. Адмиралтейство, въ защиту своихъ дѣйствій увѣряетъ, что огромные расходы необходимы для безопасности страны и интересовъ ея морской торговли, но г. Робертсъ тѣмъ не менѣе настаиваетъ, чтобы наконецъ былъ найденъ предѣлъ дальнѣйшей тратѣ народныхъ трудовыхъ денегъ на эту національную защиту. Государственная устойчивость вовсе не всецѣло зависитъ отъ средствъ ея обороны, но также и отъ энергіи и живучести народной промышленности и отъ мудрости способнаго министра финансовъ. По мнѣнію Робертса, правительство должно бы руководиться иною политикой, чѣмъ до сихъ поръ, и совершенно прекратить дальнѣйшія территоріальныя пріобрѣтенія, упрочивая за собой все то, что уже пріобрѣтено раньше. Въ заключеніе онъ предложилъ парламенту изобрѣсти способъ быть со всѣми государствами въ мирѣ и дружбѣ и тѣмъ повести народы къ успѣхамъ человѣколюбія и вызвать Божіе благословеніе на свою родину.

Г. Даррисъ высказалъ сожалѣніе по поводу того, что обстоятельства заставляютъ правительство нести такіе непосильные расходы на содержаніе арміи и флота, но вмѣстѣ съ тѣмъ онъ считалъ долгомъ заявить свое непреклонное убѣжденіе

въ необходимости до тѣхъ поръ продолжать усиливать вооруженіе страны, пока другія государства не перестанутъ этого дѣлать у себя дома. Принявъ во вниманіе обширную морскую торговлю Англіи, и имѣя въ виду, что ея населеніе находится въ постоянной зависимости отъ своевременнаго подвоза изъ-за границы зерна и сырыхъ матеріаловъ для фабричной переработки, онъ, хотя и осуждаетъ все увеличивающіяся смѣты на флотъ, все-таки рѣшается утверждать, что если расходы почему-либо разсчитаны неправильно, то они, пожалуй, скорѣе слишкомъ малы, чѣмъ велики. Для выполненія условія, требуемаго нормой опредѣляющей силу флота по отношенію къ другимъ державамъ, для защиты морской торговли государства, для охраны угольныхъ станцій и для конвоированія транспортовъ въ военное время и наконецъ для защиты морскихъ путей—слѣдуетъ вполнѣ согласиться съ мнѣніемъ адмирала Фримантля, требовавшаго для флота не менѣе 160 крейсеровъ сверхъ уже имѣющихся. Припоминая условія прежнихъ морскихъ войнъ, этотъ адмиралъ всегда сильно безпокоился за будущее положеніе торговаго флота своего отечества въ случаѣ войны съ которою-нибудь изъ морскихъ державъ Европы. Англія должна такъ же бояться голода и безработицы среди промышленнаго населенія, какъ и войны одновременно съ нѣсколькими государствами.

Членъ парламента г. Редмондъ возставалъ противъ большихъ расходовъ на флотъ въ защиту бѣднаго населенія Ирландіи. Онъ спрашивалъ, скоро ли окончится эта безконечная погоня за ростомъ морскихъ смѣтъ? Всѣ дѣла по управленію дминистраціей адмиралтейства вершаются у насъ — сказалъ онъ:—молодыми и неопытными людьми, какихъ ни одинъ торговый домъ не принялъ бы къ себѣ на службу; въ виду этого не видно никакой иниціативы для измѣненія существующаго положенія дѣлъ. Редмондъ настойчиво требовалъ, чтобы правительство вступило въ ближайшемъ будущемъ въ непосредственные переговоры съ иностранными морскими государствами и предложило бы всѣмъ, хотя бы на извѣстный срокъ, пріостановить дальнѣйшія усиленныя вооруженія.

Предложеніе Редмонда подверглось затѣмъ баллотировкѣ, при чемъ къ нему присоединилось 122 голоса, противъ которыхъ тѣмъ не менѣе оказалось 174.

Отвѣчая на запросъ члена парламента сэра Винцента, секретарь адмиралтейства представилъ таблицу, въ которой показаны итоги смѣтныхъ расходовъ за послѣднія пять лѣтъ вмѣстѣ съ добавочными смѣтами и ассигновками на торговыя сооруженія. Таблица эта располагаетъ нижеслѣдующими данными:—

За какой годъ.	Морскія смѣты. Фунты стерлинговъ.	Добавочныя смѣты и расходы на портовыя сооруженія. Фунты стерлинговъ.	Общій итогъ. Фунты стерлинговъ.
1900—1901 .	29 998 529	2 132 533	32 131 062
1901—1902 .	30 981 315	2 745 176	33 726 491
1902—1903 .	31 003 977	3 198 016	34 201 994
1903—1904 .	35 727 500	3 493 500	39 221 000
1904—1905 .	36 889 500	5 111 900	42 001 400

Нижеслѣдующая таблица показываетъ соотвѣтствующіе расходы другихъ наиболѣе важныхъ морскихъ государствъ:

За какой годъ.	Франція. Фунты стерлинговъ.	Россія. Фунты стерлинговъ.	Германія. Фунты стерлинговъ.	Соед. Штаты. Фунты стерлинговъ.
1900 .	12 511 054	10 962 801	7 472 656	13 385 574
1901 .	13 167 701	11 659 766	9 624 063	16 012 438
1902 .	12 271 948	10 667 983	10 029 063	16 203 916
1903 .	12 538 361	12 349 567	10 252 014	16 824 058

Сэръ Дилькъ обратилъ вниманіе членовъ палаты на то, что во время прошлогоднихъ маневровъ на крейсерахъ флота происходили частыя поломки въ механизмахъ. Это обстоятельство слѣдуетъ повидимому приписать неумѣнію кочегаровъ обращаться съ водотрубными котлами, хотя не только весь французскій флотъ снова вернулся къ употребленію этихъ котловъ, но и само адмиралтейство согласилось наконецъ, что котлы Бельвиля вполнѣ удовлетворяютъ своему назначенію. Изъ отчета о маневрахъ видно, что если бы всѣ эти поломки случились въ началѣ войны, то онѣ значительно уменьшили бы составъ флота, сразу выведя изъ строя нѣсколько судовъ. Въ виду этого, сэръ Дилькъ полагаетъ, что противъ такихъ поломокъ крайне необходимы какія-нибудь очень серіозныя предупредительныя мѣры.

Сэръ Винцентъ сказалъ, что изъ доклада г. Претимана видно, что адмиралтейство опредѣляетъ свои смѣты на томъ основаніи, чтобы сила англійскаго флота непремѣнно равнялась силѣ другихъ сильнѣйшихъ флотовъ Европы, между тѣмъ оказывается, что когда смѣты Англіи дошли уже до 42 милліоновъ, то расходы Франціи, Россіи и Германіи вмѣстѣ едва составляли 35 милліоновъ. Въ виду этого, англійскій флотъ по своимъ расходамъ соотвѣтствуетъ уже $3^1/_2$ флотамъ большихъ государствъ. Франція, Россія и Америка сообща расходуютъ почти 42 милліона на свои флоты. Изъ всего этого видно, что чрезмѣрные расходы на морскія силы въ другихъ государствахъ дѣлаются только по примѣру Англіи и въ желаніи отъ нея не отстать. Англію слѣдуетъ посему считать главнымъ зачинщикомъ и вожакомъ этого дѣла.

Г. Претиманъ, отвѣчая на вышеизложенное замѣчаніе, сказалъ, что функціи англійскаго флота весьма разнообразны: суда не пришиты къ берегамъ и портамъ Соединеннаго Королевства, а постоянно передвигаются съ мѣста на мѣсто; они раскинуты по всему земному шару, занимая многочисленные наблюдательные посты или находясь въ составѣ различныхъ эскадръ или же наконецъ служатъ станціонерами въ колоніяхъ. Всюду для нихъ требуются доки, адмиралтейства, запасы провизіи, угля и боевыхъ принадлежностей и пр. Все это такія условія, которыя не существуютъ для судовъ другихъ государствъ, а потому эти-то обстоятельства и служатъ объясненіемъ тѣхъ обширныхъ расходовъ, которые дѣлаются ежегодно на флотъ Великобританіи и которые такъ отличаются по своей значительности. Въ другихъ государствахъ люди не настолько наивны, чтобы не знать слабой защиты англійскихъ береговъ и англійской морской торговли. Всѣмъ вѣдь извѣстно, что Англія получаетъ свой хлѣбъ моремъ изъ другихъ странъ свѣта, а потому достаточно, чтобы еще въ началѣ войны изъ-за поимки и уничтоженія нѣсколькихъ коммерческихъ судовъ, цѣны на хлѣбъ и сырые матеріалы вдругъ страшно поднялись и нагнали бы на населеніе панику. Фрахтъ на грузъ сразу поднимется и страну постигнетъ полное бѣдствіе и переполохъ, пока флотъ не овладѣетъ наконецъ моремъ, совершенно уничтоживши на водѣ эскадры своего противника.

Касательно вопроса объ употребленіи жидкаго топлива на судахъ флота, секретарь адмиралтейства увѣрилъ палату, что задача эта исподволь уже подходитъ къ свему рѣшенію. Въ настоящее время жидкое топливо употребляется на нѣкоторыхъ судахъ одновременно съ каменнымъ углемъ. Дальнѣйшіе опыты еще производятся.

Сэръ Хиксъ Бичъ повинился въ томъ, что въ теченіе времени своего нахожденія главнымъ государственнымъ казначеемъ, онъ самъ отчасти какъ бы способствовалъ своимъ согласіемъ увеличенію морскихъ смѣтъ и что за періодъ съ 1895—96 г. по 1902—03 г., онъ возвысилъ эти смѣты съ 19 милліоновъ до 31 милліона включительно. Онъ вмѣстѣ съ прочими принялъ норму силы флота равной силѣ двухъ соединенныхъ флотовъ большихъ морскихъ государствъ и послѣ соглашался поддерживать эту норму, считая, что этимъ играетъ въ руку палатѣ общинъ и странѣ. Позже, уже послѣ его ухода изъ должности, адмиралтейство выпросило у парламента еще $5^1/_2$ милліоновъ; сэръ Хиксъ Бичъ полагаетъ, что адмиралтейство и теперь не могло бы дать отчета, для чего именно ему тогда понадобилась эта надбавка. За пятилѣтіе его пребыванія главнымъ государственнымъ казначеемъ, окончившееся 31-го марта 1901 г., правительство издержало на новое судостроеніе 35 милліоновъ, тогда какъ Россіей и Франціей вмѣстѣ за тотъ же періодъ и на то же дѣло издержанъ лишь 31 милліонъ фн. стерл. Куда же въ такомъ случаѣ дѣвалась англійская пресловутая норма для опредѣленія силы флота и куда дѣвался перебранный излишекъ въ 4 милліона? На 1901—02 г. на новое судостроеніе потребовалось 9 милліоновъ, между тѣмъ какъ Россія съ Франціей истратили за тотъ же годъ лишь 7 милліоновъ; на нынѣшній годъ адмиралтейство получило на новое судостроеніе уже 11 милліоновъ. Куда же опять пошли лишніе 2 милліона и зачѣмъ опять понадобилось это усиленное судостроеніе? Развѣ программы другихъ государствъ за это время снова увеличились? Когда нынѣшнее правительство въ 1895 — 96 г. вступило въ управленіе, то численность всѣхъ командъ морского вѣдомства равнялась 88 850 челов., а къ 1904—05 г. комплектъ этотъ дошелъ уже 131 000 челов. Сэръ Хиксъ Бичъ

сказалъ, что нельзя конечно считать это число слишкомъ большимъ, если принять во вниманіе число тѣхъ кораблей, которые были вновь выстроены за тѣ 11 лѣтъ времени. Тѣмъ не менѣе, это такое увеличеніе, которое не должно бы болѣе повторяться, такъ какъ оно не только влечетъ за собой огромные расходы по увеличенію казармъ, госпиталей, жалованья и продовольствія, но главнымъ образомъ ложится бременемъ на плательщиковъ налоговъ, которые вѣроятно не будутъ въ состояніи долго терпѣть такое положеніе; скоро вѣдь адмиралтейство не будетъ въ состояніи и людей находить для службы.

Г. Редмондъ, снова защищая положеніе населенія Ирландіи, напомнилъ палатѣ, что вотъ уже цѣлое столѣтіе какъ эта часть Соединеннаго Королевства выплачиваетъ большія суммы денегъ на морскія вооруженія, въ которыхъ она, собственно говоря, нисколько не заинтересована; въ виду этого онъ желалъ бы спросить, нельзя ли прійти къ соглашенію, по которому всѣ расходы выдуманные собственно Англіей выплачивались бы только одною Англіей. Населеніе Ирландіи вовсе не питаетъ симпатіи къ расходамъ, затѣяннымъ правительствомъ; г. Редмондъ полагаетъ, что эти смѣты приведутъ наконецъ Англію къ катастрофѣ. Не лучше ли Англіи самой расплачиваться за свои затѣи, чѣмъ втравливать на это дѣло ни въ чемъ неповинную Ирландію? Противъ судовъ береговой охраны прибрежное населеніе, состоящее преимущественно изъ рыбаковъ, пожалуй еще ничего не имѣло бы, но частая и безцѣльная пальба изъ орудій большихъ учебныхъ судовъ и эскадръ, мѣшающихъ рыбному промыслу, рѣшительно не гармонируетъ съ бѣдностью Ирландіи.

Членъ парламента г. Кирли сказалъ, что въ морскихъ кружкахъ очень сочувствуютъ новой системѣ пріема кадетъ въ морскія училища, но вмѣстѣ съ тѣмъ многіе боятся, что эта система совершенно закроетъ доступъ въ училище всѣмъ тѣмъ, которые прежде имѣли возможность поступать туда наравнѣ съ богатыми и знатными. Г. Кирли особенно опасается, что въ этомъ случаѣ проиграютъ морскіе инженеръ-механики. Въ виду того, что признано необходимымъ сдѣлать военно-морское обученіе командъ флота болѣе разумнымъ, было бы полезно

на каждое судно съ комплектомъ команды свыше 200 челов., назначать по одному школьному учителю или инструктору.

Сэръ Коломбъ сказалъ, что до настоящаго времени ему всегда казалось, что расходы на флотъ вполнѣ неизбѣжны, но теперь вдругъ всѣ стали находить ихъ чрезмѣрно большими и опасными. Не слѣдуетъ однако забывать, что Англія—чисто морская держава и что поэтому никакого сравненія между ею и другими государствами дѣлать нельзя. Колоніи должны, по его мнѣнію, непремѣнно участвовать своими средствами совмѣстно съ метрополіей въ поддержкѣ военнаго флота. Доходы австралійскихъ колоній гораздо обширнѣе, чѣмъ у Японіи, между тѣмъ послѣдняя нашла возможнымъ вести войну съ такою сильною державой, какъ Россія. Почему же бы колоніямъ не выплачивать извѣстной доли денегъ на содержаніе флота? Далѣе онъ сказалъ, что онъ не видитъ надобности держать на службѣ полные комплекты командъ для всѣхъ судовъ флота, такъ какъ теперешнія войны на морѣ не похожи на тѣ, которыя велись съ помощью деревянныхъ кораблей. Деревянный корабль пробитый ядрами походилъ иногда на рѣшето, но все-таки продолжалъ держаться на водѣ, хотя почти вся команда была перебита. Теперь же наоборотъ, суда погибаютъ въ бою, или отъ минъ,—безслѣдно, а команды ихъ остаются почти невредимы и потомъ долгое время до конца войны состоятъ безъ судовъ въ резервѣ, слѣдовательно такими людьми всегда можно бы укомплектовывать суда, не имѣющія командъ.

Г. Робертсонъ замѣтилъ, что при новой протекціонной системѣ опредѣленія кадетъ въ очень дорогія морскія училища въ возрастѣ 12 лѣтъ, адмиралтейство выбиваетъ изъ списковъ кандидатовъ 95% способныхъ мальчиковъ. Это одинаково вредно и для флота, и для поступающихъ дѣтей и наконецъ вредно для родителей, платящихъ налогъ. Г. Робертсонъ находитъ, что въ этомъ случаѣ слѣдовало бы предпочесть американскую систему, по которой дѣти людей бѣднаго класса населенія морскими офицерами быть не могутъ. Въ Англіи такой же порядокъ принесъ бы несомнѣнную пользу, такъ какъ офицеровъ нерѣдко по службѣ вводятъ въ расходы, которые не имѣютъ ничего общаго съ ихъ личными интересами. Офицеры напр. часто

красятъ на свой счетъ части корабля, на которомъ служатъ, на свои деньги заводятъ судовыя библіотеки, нанимаютъ въ складчину музыкантскіе хоры для своего судна и т. п. Такіе расходы конечно несправедливы по отношенію къ болѣе бѣднымъ офицерамъ и потому должны бы совершенно запрещаться.

Г. Гибсонъ Боулзъ заявилъ, что флотскіе офицеры жалуются на то, что спеціалисты морской службы подвигаются въ чинахъ быстрѣе ихъ, но слухи эти можетъ-быть ни на чемъ не основаны. Затѣмъ онъ высказалъ сожалѣніе по поводу организованія новаго вида резерва изъ охотниковъ, любителей морского дѣла. Изъ этого резерва — сказалъ онъ: — ничего хорошаго не выйдетъ и люди эти будутъ только номинально считаться моряками. Затѣмъ, Гибсонъ Боульзъ еще упомянулъ о новомъ распоряженіи главнаго командира Портсмута; адмирала Фишера, дозволяющаго матросамъ по желанію не ночевать въ казармахъ, но съ обязательствомъ съ ихъ стороны непремѣнно аккуратно къ назначенному времени утромъ возвращаться на службу. Люди пользуются этою льготой съ величайшею признательностью, такъ что изъ 4 000 челов. командъ, въ казармахъ ночуетъ менѣе одной трети всѣхъ чиновъ. Не будетъ ли найдено полезнымъ примѣнить вышеприведенную мѣру къ командамъ въ другихъ портахъ?

Членъ парламента г. Блякъ спросилъ, не слишкомъ ли высока та сумма, которую государство платитъ ежегодно въ видѣ преміи по страхованію національныхъ торговыхъ интересовъ отъ непріятельскаго нападенія? Премія кажется уже превышаетъ рискъ. 42 милліона фн. стерл. на флотъ означаютъ 1 фн. стерл. налога на каждаго человѣка или ровно $^1/_5$ той суммы, которую каждый обыватель тратитъ на свое пропитаніе. Премія эта также представляетъ собою по 5 фн. стерл. на каждый тоннъ водоизмѣщенія всего коммерческаго флота или $50^0/_0$ всѣхъ доходовъ получаемыхъ страной за фрахтъ всего перевозимаго въ годъ на судахъ коммерческаго флота. Уже и по истинѣ страховая премія стала больше риска. Лучше было бы правительству принять на себя весь рискъ и удовольствоваться небольшимъ, но вполнѣ благоустроеннымъ флотомъ въ водахъ

метрополіи, откуда его и направлять во всякое время куда потребуется.

Членъ парламента г. Дельвинъ сказалъ, что въ виду осужденія Канады за неплатежъ денегъ на содержаніе великобританскаго флота, хотѣлось бы знать, на какомъ основаніи должна участвовать въ этихъ расходахъ Канада? Извѣстно, что флотъ Англіи имѣетъ цѣлью защищать морскую торговлю Соединеннаго Королевства, между тѣмъ всѣ грузы перевозятся изъ Англіи въ Канаду и обратно исключительно на англійскихъ судахъ. Подобнымъ же образомъ и Ирландія ничего не имѣетъ отъ военнаго флота.

Секретарь адмиралтейства г. Претиманъ, отвѣчая на новыя замѣчанія членовъ парламента, сказалъ, что никто никогда не побуждалъ офицеровъ тратиться на окраску или украшенія судовъ, но что адмиралтейство не рѣшается открыто запрещать служащимъ расходовать свои деньги на охорашиваніе кораблей, на которыхъ они плаваютъ, въ виду того, что каждый офицеръ смотритъ на свое судно, какъ на свое родное дѣтище. Окрасочныя деньги отъ казны въ недавнее время уже значительно увеличены.

Что касается увольненія матросовъ на ночевку въ городъ—замѣтилъ г. Претиманъ:—то эта затѣя вовсе не принадлежитъ адмиралу Фишеру; она была еще раньше разрѣшаема въ другихъ портахъ другими начальниками. Если казармы вслѣдствіе такого послабленія и стоятъ почти всегда на половину пустыми, то изъ этого еще не слѣдуетъ, что казармы могли бы быть уменьшены, ибо во время мобилизаціи флота въ нихъ бываетъ такое скопленіе людей, что въ казармахъ становится даже тѣсно. Въ портсмутскихъ казармахъ, построенныхъ на 4 000 челов., приходится тогда помѣщать до 6 000 челов.

Краткое извлеченіе изъ отчета перваго лорда адмиралтейства о всѣхъ перемѣнахъ и оконченныхъ работахъ за 1903—1904 годъ.

Перемѣны въ составѣ эскадръ.—Въ Средиземномъ морѣ, съ цѣлью введенія однообразія въ типахъ судовъ, прежніе броненосцы *Canopus*, *Ramillies*, *Repulse*, *Renown*, *Caesar* и *Victo-*

rious были замѣнены шестью броненосцами класса *Duncan*. Вся эскадра будетъ отнынѣ состоять изъ 12 броненосцевъ принадлежащихъ только къ двумъ классамъ судовъ. Суда эти будутъ раздѣлены на три отряда, съ флагманомъ во главѣ каждаго изъ нихъ. Въ составѣ миноносцевъ также предполагается сдѣлать перемѣщеніе: новѣйшіе будутъ сосредоточены въ Гибралтарѣ, а прочіе въ Мальтѣ.

На станціи въ Сѣверной Америкѣ и въ Вестъ-Индіи броненосецъ *Hotspur* проданъ и мѣсто его въ Бермудѣ занялъ *Rupert*, судно того же типа, но съ лучшимъ размѣщеніемъ и съ болѣе новыми машинами и орудіями.

Новая станція въ Южномъ Атлантическомъ океанѣ начала свое существованіе 1-го августа (н. ст.) прошлаго года. Флагманскій станціонеръ, крейсеръ II класса *Cambrian* будетъ надняхъ замѣненъ крейсеромъ I класса *St. George*.

Эскадра въ Тихомъ океанѣ поступила подъ начальство командора; истребители отправлены въ Китай.

Станція мыса Доброй Надежды захватываетъ съ 1-го августа о-ва Мадагаскаръ, Св. Маврикія и Сешельскіе, которые прежде входили въ районъ остъ-индской станціи.

Эскадра въ Китаѣ усилена броненосцами *Centurion* и *Vengeance*, а *Goliath* возвращается въ Англію. Крейсеры *Argonaut* и *Blenheim* замѣнены крейсерами *Leviathan* и *Andromeda*. Въ Китаѣ находятся теперь девять истребителей, изъ которыхъ четыре плаваютъ, а пять состоятъ въ резервѣ.

На австралійской станціи согласно новому положенію эскадра состоитъ изъ одного бронированнаго крейсера I класса, двухъ крейсеровъ II класса, четырехъ крейсеровъ III класса и четырехъ шлюповъ. Изъ крейсеровъ III класса *Tauranga*, *Katoomba* и *Mildura* будутъ учебными судами для колоніальныхъ матросовъ. Бронированный крейсеръ I класса *Euryalus* будетъ флагманскимъ судномъ этой станціи.

Крейсерская эскадра будетъ состоять изъ шести бронированныхъ крейсеровъ съ 23-узл. скоростью; изъ нихъ два принадлежатъ къ классу крейсеровъ *Drake*, а четыре къ классу *Monmouth*.

Въ эскадрѣ Англійскаго канала броненосцы *Majestic* и *Magnificent* замѣнены броненосцами *Caesar* и *Victorious*; въ этой эскадрѣ всего восемь броненосцевъ.

Эскадра метрополіи преобразована. Всѣ три флотиліи истребителей, находящихся въ портахъ Соединеннаго Королевства, отнынѣ состоятъ подъ начальствомъ капитана 1-го ранга, который въ свою очередь подчиненъ командующему эскадрой. Главное мѣстопребываніе флотилій истребителей перемѣщено въ Портсмутъ и въ Портландъ.

Перемѣны, происшедшія въ личномъ составѣ. — Подъ этою рубрикой, въ отчетѣ даны свѣдѣнія о новомъ морскомъ училищѣ въ Осборнѣ, куда принимаются отнынѣ учащіеся съ 12-лѣтняго возраста и о новой системѣ подготовки къ морскому дѣлу офицеровъ и нижнихъ чиновъ флота. Изъ общаго числа солдатъ морской пѣхоты, 6 261 челов. занимались на судахъ стрѣльбой изъ ружей, пройдя полный курсъ обученія. Особенно отличившихся по стрѣльбѣ оказалось 14% общаго числа людей. На берегу занимались 3 095 солдатъ согласно новымъ условіямъ обученія, примѣненнаго къ военному времени; результатомъ было 6% отличившихся въ стрѣльбѣ.

Личный составъ командъ береговой стражи усиленъ до 4 303 челов. и коммерческое телеграфированіе отъ общества Ллойдъ съ 21 сигнальною станціей передано въ вѣдѣніе береговой стражи. Для общества Ллойдъ устраивается отъ правительства нѣсколько станцій для безпроволочнаго телеграфированія. Штатъ инженеръ-механиковъ флота въ настоящее время опредѣленъ въ 400 челов., при чемъ теперь въ кампаніи на судахъ числится 381 челов.

По артиллеріи. — Всѣ предначертанія по части перевооруженія судовъ артиллеріей были успѣшно выполнены за минувшій годъ. Снабженіе флота усовершенствованнымъ кордитомъ продолжается безостановочно. Коммерческіе пароходы, предназначенные для несенія крейсерской службы во время войны, получили новое вооруженіе, состоящее изъ 4,7-д. скорострѣльныхъ орудій для судовъ, плавающихъ во внутреннихъ водахъ, и изъ 3-фн. пушекъ для судовъ заграничнаго плаванія.

По снабженію флота топливомъ.—Въ скоромъ времени будетъ закончена постройка нѣсколькихъ большихъ быстроходныхъ угольныхъ транспортовъ. На нихъ будутъ сдѣланы новѣйшія приспособленія для успѣшной погрузки угля въ морѣ. Также построено нѣсколько транспортовъ, снабженныхъ систернами для храненія и перевозки жидкаго топлива. Дальнѣйшія испытанія этого топлива, такъ же какъ опыты по погрузкѣ угля въ открытомъ морѣ, будутъ продолжаться и въ наступающемъ году.

Судостроеніе и исправленіе.—Всѣ военныя суда, строящіяся по контракту на частныхъ верфяхъ, теперь заканчиваются въ отдѣлкѣ и вооружаются строившими ихъ фирмами, а потомъ сразу поступаютъ въ боевой резервъ. Пріемъ ихъ въ казну происходитъ уже послѣ. По такому способу въ минувшемъ году были приняты отъ частныхъ заводчиковъ три бронированные крейсера и одинъ истребитель.

Суда класса *Kent* испытывали свою скорость хода на глубокой водѣ и съ винтами новаго образца, вслѣдствіе чего результаты получились вполнѣ блестящіе: ходъ ихъ въ 23 узла значительно превысилъ норму опредѣленную при составленіи проекта. Такимъ образомъ, теперь уже окончательно выяснено, что эти суда при тихой водѣ достигаютъ 23-узл. скорости, имѣя при себѣ 1700 т. угля и всѣ боевые и провизіонные запасы.

Недавно окончили свои испытанія канонерскія лодки *Jason*, *Circe* и *Leda*; на нихъ были поставлены новыя машины и котлы. Канонерская лодка *Halcyon* будетъ окончена къ началу будущаго года. 14 миноносцевъ вновь снабжены водотрубными котлами и 22 миноносца будутъ ставить у себя подобные же котлы въ наступающемъ году. Крейсеръ *Hermes* снабженъ котлами Бабкокъ-Вилькокса и благополучно окончилъ свои испытанія. Этотъ крейсеръ участвовалъ въ прошломъ году на маневрахъ вмѣстѣ съ крейсеромъ *Medea*, имѣющимъ котлы Ярроу съ большими трубками и съ крейсеромъ *Medusa*, снабженнымъ котлами Дюрра.

Истребитель *Velox* съ турбинною машиной будетъ въ скоромъ времени испытываться въ Портсмутѣ. Еще предстоятъ

опыты надъ крейсеромъ III класса *Amethyst* и истребителемъ *Eden*, имѣющими турбинные двигатели.

Броненосцы *Mars* и *Hannibal*, крейсеръ *Bedford* и истребитель *Spiteful* употребляютъ въ котлахъ жидкое топливо, и опыты на нихъ будутъ еще продолжаться.

Новый порядокъ строить для однотипныхъ судовъ всѣ механизмы и ихъ детали по опредѣленнымъ образцамъ и шаблонамъ уже выполненъ на шести крейсерахъ I класса по отношенію изготовленія ихъ вспомогательныхъ механизмовъ. Эти пріемы будутъ впредь практиковаться въ англійскомъ флотѣ при постройкѣ всѣхъ военныхъ судовъ. Такая система дастъ возможность одновременно заказывать части машинъ для нѣсколькихъ судовъ и притомъ на различныхъ заводахъ.

Новыя береговыя сооруженія въ теченіе минувшаго года.— Въ Портсмутѣ закончена постройка казармъ. Въ гавани тамъ же углублены 11 мѣстъ для стоянки военныхъ судовъ и еще двѣ стоянки начаты работой по углубленію. Въ пространствѣ гавани подъ названіемъ Fountain lake, гдѣ обыкновенно шварговятся крейсеры, изъ трехъ мѣстъ одно углублено и одно почти закончено. Устроено отдѣльное помѣщеніе для подводныхъ лодокъ и мастерскія для исправленія предметовъ съ судовъ боевого резерва.

Въ Девонпортѣ проложены рельсы для соединенія главныхъ судовыхъ запасныхъ магазиновъ съ докомъ № 2; производятся работы по устройству пристани съ рельсовымъ путемъ между элингами №№ 2 и 3 въ южной части адмиралтейства.

Въ Чатамѣ плазъ для разбивки чертежей перестроенъ заново; начата постройка помѣщенія для главнаго командира порта и заканчивается сооруженіе новаго дока. Казармы въ Чатамѣ закончены постройкой въ апрѣлѣ этого года и уже заняты командами. Новый госпиталь отстраивается и будетъ готовъ къ концу нынѣшняго года.

Въ Осборнѣ новое зданіе морского училища будетъ готово въ будущемъ 1904—05 г.

Въ Гибралтарѣ, Гонгъ-Конгѣ и Кихамѣ расширяются адмиралтейства и работы по устройству брекватера въ Мальтѣ очень успѣшно подвигаются впередъ.

Отзывъ англійскихъ газетъ о морскихъ смѣтахъ на 1904—1905 г.

Газета «*Times*» находитъ, что самымъ выдающимся пунктомъ парламентскаго доклада лорда Сельборна слѣдуетъ, безъ сомнѣнія, считать его признаніе, что смѣты нынѣшняго года дошли уже до крайне большой суммы, именно 36 889 500 фн. стерл.; если къ этой суммѣ прибавить еще 5 111 900 фн. стерл., ассигнованныхъ экстренно на морскія сооруженія, то смѣты возрастаютъ уже до 42 001 400 фн. стерл.! (*).

Эти смѣты превосходятъ прошлогоднія на 2 432 000 фн. стерл., между тѣмъ какъ тѣ смѣты уже считались въ прошломъ году самыми большими изъ всѣхъ когда-либо представленныхъ парламенту. Легко указать на то, что морскія смѣты за послѣднія десять лѣтъ почти удвоились. Къ смѣтамъ приложена таблица, изъ которой это можетъ быть вполнѣ ясно усмотрѣно. Прошлогоднія смѣты были еще увеличены добавочною ассигновкой ради покупки чилійскихъ броненосцевъ. Касательно этихъ судовъ говорится въ докладѣ, что если бы они не были куплены англійскимъ правительствомъ, то ихъ купило бы какое-нибудь другое государство, такъ какъ они во всякомъ случаѣ подлежали продажѣ, и тогда англійскому адмиралтейству пришлось бы строить у себя 4 новые броненосца, которые могли бы быть готовы лишь черезъ три года. Теперь будутъ заложены только два новые броненосца, да и то постройка ихъ можетъ быть начата осенью вмѣсто апрѣля.

Что касается новаго увеличенія смѣтъ для наступающаго года, то это обстоятельство слѣдуетъ считать конечно весьма нежелательнымъ, такъ какъ всякое подобное увеличеніе ложится тяжелымъ бременемъ на плательщиковъ податей. Это бремя должно однако считаться необходимостью какъ страхованіе государства противъ всякихъ случайностей, и расходы эти могутъ оказаться меньшими по сравненію съ тѣми расходами, которые пришлось бы дѣлать въ случаѣ войны, если бы не все было предусмотрѣно теперешними смѣтами. Экономія и

(*) На русскія деньги приблизительно 420 милліоновъ рублей на одинъ флотъ.

война не имѣютъ въ этомъ случаѣ ничего общаго; слова эти несовмѣстимы. Лордъ Сельборнъ попрежнему настаиваетъ, чтобы англійское правительство продолжало преслѣдовать формулу, что сила англійскаго флота должна соотвѣтствовать соединенной силѣ двухъ другихъ самыхъ большихъ европейскихъ флотовъ.

Эта норма установлена конечно самими англичанами, но она находится въ зависимости отъ разныхъ обстоятельствъ, стоящихъ внѣ воли и контроля правительства. Если объяснять себѣ установленіе этой нормы согласно взглядамъ секретаря адмирала, то можно ее сдѣлать также болѣе растяжимой для того, чтобы оправдать причину постройки значительнаго лишняго числа крейсеровъ по сравненію съ броненосцами. Какъ бы то ни было, лучшею формулой слѣдуетъ считать безопасность государства, а не силу равную флотамъ двухъ другихъ большихъ государствъ.

Если бы англійскій флотъ не былъ самымъ сильнымъ въ мірѣ, то флотъ всякой другой морской державы могъ бы напасть на берега Великобританіи, между тѣмъ какъ если бы ни у кого изъ нихъ не было флота, то мы были бы все-таки не въ состояніи высадиться на ихъ берегахъ съ расчетомъ на какой-либо успѣхъ въ военныхъ дѣйствіяхъ. Въ этомъ смыслѣ англійскій флотъ является прежде всего передъ всѣми прочими морскими державами крайне необходимою оборонительною силой государства.

Чтобы первенствовать на морѣ, англійская политика установила формулу оборонительной силы государства, состоящую въ томъ, чтобы великобританскому флоту быть по силѣ своей равнымъ соединенной силѣ двухъ флотовъ наиболѣе могущественныхъ морскихъ державъ. Эта установленная норма должна вообще регулироваться политикой и силой другихъ государствъ и можетъ измѣняться въ зависимости отъ ихъ состоянія.

Затѣмъ газета находитъ, что сами по себѣ корабли и успѣшная ихъ постройка еще далеко не исчерпываютъ всего вопроса, касающагося благосостоянія флота. Можно имѣть самый большой и вмѣстѣ съ тѣмъ лучшій въ мірѣ флотъ и все-таки потерпѣть въ войнѣ полную неудачу, если офицеры и команда

не будутъ вполнѣ отвѣчать своему назначенію. Хорошіе корабли въ неумѣлыхъ рукахъ не подъ стать даже худымъ кораблямъ въ надежныхъ рукахъ. Въ виду этого — замѣчаетъ корреспондентъ «*Times*»:—пріятно видѣть, что лордъ Сельборнъ относится къ этому вопросу сознательно; онъ говоритъ, что администраціи и личному составу должно быть дано преимущество передъ постройкой, перевооруженіемъ и исправленіемъ судовъ. Первый лордъ адмиралтейства предпринимаетъ вообще очень разумныя мѣры по отношенію наличнаго состава, подвергая его для военныхъ цѣлей всестороннему и основательному обученію и, кромѣ того, лордъ Сельборнъ рѣшилъ значительно подвинуть производство офицеровъ въ чинахъ, дабы адмиралы были болѣе молодые чѣмъ прежде и для этой цѣли онъ намѣренъ уволить отъ службы много малоспособныхъ ветерановъ. Къ служебному цензу примѣнены еще нѣкоторыя новыя правила, по которымъ мало плававшіе адмиралы должны неминуемо сами выходить изъ службы.

На судостроеніе въ наступающемъ году испрашивается 11 654 176 фн. стерл., т. е. немного болѣе, чѣмъ въ прошломъ году, но въ эту сумму входитъ приплата за броненосцы *Triumph* и *Swiftsure*, которые недавно куплены у чилійскаго правительства. Жаль — говоритъ корреспондентъ:—что изъ-за несвоевременнаго изготовленія чертежей предположенныхъ къ постройкѣ броненосцевъ *Britannia*, *Hibernia* и *Africa*, эти суда будутъ выстроены по чертежу броненосца *King Edward VII*, который долженъ считаться до извѣстной степени уже устарѣвшимъ. Изъ этого непріятнаго положенія лордъ Сельборнъ однако ловко вывернулся, сказавъ, что четыре однотипныя судна составляютъ извѣстную единицу силы, обладающую важнымъ тактическимъ свойствомъ. Объясненіе это конечно нисколько его не оправдываетъ и по необходимости приходится въ 1904 г. закладывать броненосцы по чертежамъ составленнымъ еще въ 1901 г. Едва ли можно согласиться съ тѣмъ, что адмиралъ, которому пришлось бы въ 1908 г. отправиться въ бой, охотнѣе возьметъ въ свое командованіе эскадру состоящую изъ восьми однородныхъ судовъ класса *King Edward VII*, чѣмъ изъ пяти такихъ судовъ, съ прибавкой къ нимъ трехъ

другихъ броненосцевъ, построенныхъ по чертежамъ составленнымъ на три года позже первыхъ. Кромѣ трехъ помянутыхъ броненосцевъ, предполагалось въ августѣ заложить еще 4 бронированные крейсера, 14 истребителей и 14 подводныхъ лодокъ. Большое число подводныхъ лодокъ и исчезновеніе съ программы небронированныхъ крейсеровъ можетъ считаться хорошимъ поворотомъ къ практичности рѣшенія кораблестроительнаго вопроса.

Журналъ «*Naval and Military Record*» обращаетъ особенное вниманіе на нынѣшнюю судостроительную программу, указывая на то, что на новое судостроеніе испрашивается 11 654 176 фн. стерл., изъ которыхъ придется до одного милліона уплатить за вновь купленные броненосцы *Triumph* и *Swiftsure* и 642 083 фн. стерл. лишь на закладку и начало постройки вновь проектированныхъ судовъ. Тѣ, которые считаютъ нынѣшнюю программу недостаточной, должны не забывать, что испрашиваемая сумма денегъ есть самая крупная изъ всѣхъ когда-либо отпускавшихся на судостроеніе. Нѣкоторые полагали, что уплата денегъ за недавно купленные чилійскіе броненосцы, будетъ произведена изъ суммъ прошлогодней добавочной ассигновки и что строительная программа не будетъ нарушена изъятіемъ 1 875 000 фн. стерл. на эти суда, но въ этомъ они ошиблись. Что касается вновь проектируемыхъ броненосцевъ типа *Lord Nelson*, то является сомнительнымъ, чтобы чертежи ихъ могли быть закончены къ апрѣлю. Еще неизвѣстно, будутъ ли они имѣть водоизмѣщеніе въ 18 000 т. или ихъ рѣшено нѣсколько умѣньшить. Существуютъ слухи, что правительство желало бы усилить въ настоящее время судостроеніе въ виду тѣхъ событій, которыя мы теперь переживаемъ на Дальнемъ Востокѣ. Можно бы безъ сомнѣнія заложить еще нѣсколько броненосцевъ на частныхъ верфяхъ, но надобность въ нихъ еще не вполнѣ выяснилась, такъ какъ едва ли можно разсчитывать на то, что суда теперь заложенныя могли бы поспѣть ко времени рѣшенія судьбы Маньчжуріи.

Нынѣшнія морскія смѣты превышаютъ прошлогоднія на $2^1/_4$ милл. фн. стерл. Большая часть статей смѣтъ возросла

автоматически, вслѣдствіе увеличенія численности комплекта морскихъ командъ флота на 4 000 челов. Никто, кажется, не въ состояніи окончательно положить предѣлъ такому дальнѣйшему увеличенію роста флота, а слѣдовательно увеличенію и самыхъ смѣтъ. Лордъ Сельборнъ даже не старается особенно оправдывать своихъ дѣйствій.

Перевелъ **А. де-Л.**

МОРСКОЕ ВОЗДУХОПЛАВАНІЕ ВО ФРАНЦІИ (*).

VI. — Организація парковъ въ Брестѣ, Шербургѣ, Лорьянѣ и Рошфорѣ. Проектъ лейтенанта Ферри.

Какъ мы видимъ, Тулонскій паркъ подвергся полной реорганизаціи, согласно декрета отъ 11-го іюня 1901 г.

Въ какомъ же положеніи находится организація воздухоплавательныхъ парковъ преднамѣченныхъ для Бреста, Шербурга, Лорьяна и Рошфора? Лично я на этотъ вопросъ не могу дать никакого точнаго отвѣта, такъ какъ эти порты мною не были посѣщены. Одни говорятъ, что ихъ организація подвигается постепенно впередъ; постепенно потому, что настоящій бюджетъ французскаго морского министерства такъ сокращенъ, что оно не можетъ сразу затратить милліонъ на воздухоплаваніе. Другіе же говорятъ, что къ организаціи новыхъ парковъ даже и не приступали, опять-таки въ силу экономическаго вопроса, хотя вышеназванный декретъ остается въ полной силѣ.

Для разъясненія этого интереснаго вопроса обратимся къ фактамъ и имѣемымъ у насъ въ рукахъ документамъ.

Какъ мы видѣли, согласно параграфовъ 2 и 4, подготовка личнаго состава нижнихъ чиновъ-воздухоплавателей должна производиться при паркахъ Тулонскомъ и Брестскомъ и согласно того же 4-го параграфа «въ видѣ временной мѣры и до тѣхъ поръ, пока въ Брестѣ паркъ не будетъ совершенно организованъ, кандидаты всѣхъ пяти округовъ и обѣихъ эскадръ (Сѣвернаго и Средиземнаго морей) будутъ назначаться въ Тулонскій паркъ». Эта часть находится въ полной силѣ по сіе время и воздухоплавательная школа существуетъ пока только въ Тулонѣ, что доказываетъ, что Брестскій паркъ еще не сформированъ. Но возможно, что формировка, какъ Брестскаго, такъ и другихъ второстепенныхъ парковъ уже производится? Въ отвѣтъ на это я приведу здѣсь подлинный проектъ настоящаго директора морского воздухоплаванія, лейтенанта

(*) См. «Морск. Сборн.» 1904 г., №№ 3 и 4.

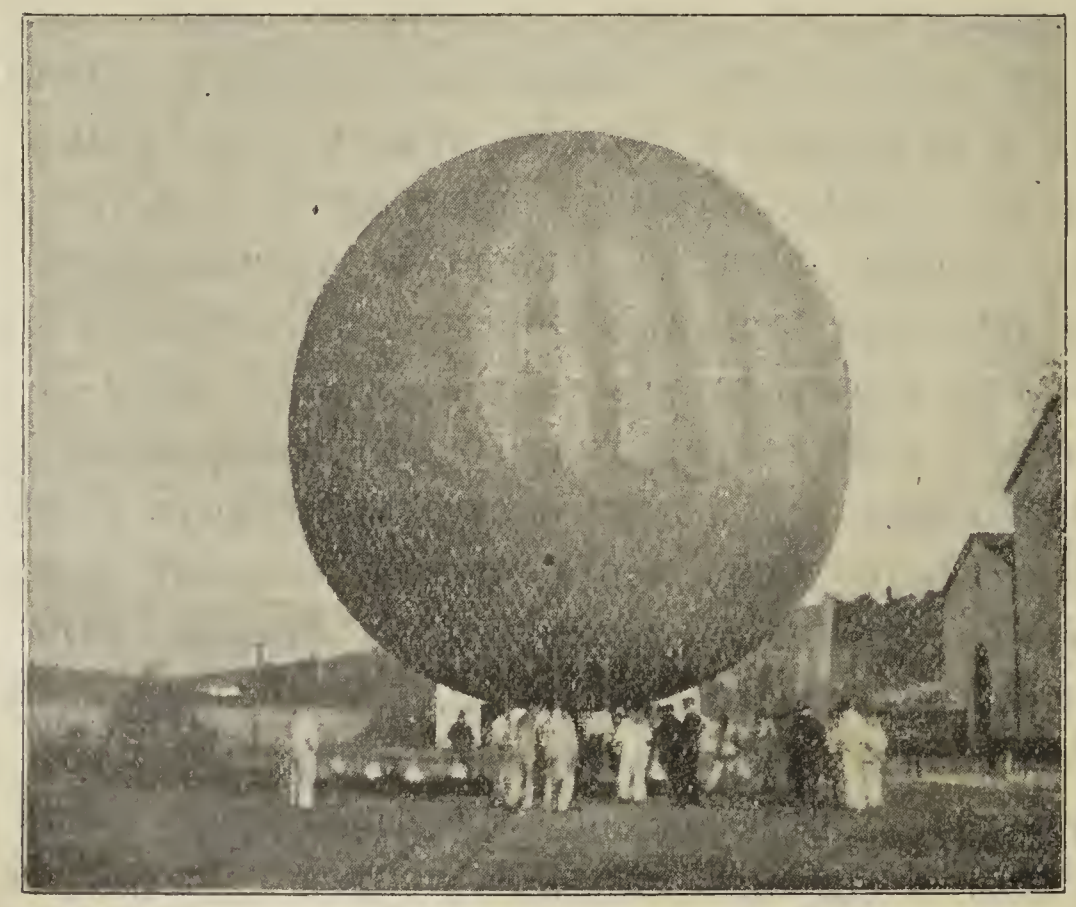
Ферри, представленный имъ на утвержденіе въ морское министерство.

«Безъ сомнѣнія, имѣется много улучшеній, которыя слѣдовало бы ввести въ воздухоплаваніе, ибо оно включаетъ въ себѣ много неправильностей, которыя обнаружились тотчасъ же, какъ только было приступлено къ работамъ и которыя были указаны еще лейтенантомъ Бодикъ».

«Число наполненій шара для учебныхъ цѣлей слѣдуетъ довести до 8 въ годъ».

«Распоряженіемъ отъ іюля 1900 г. опредѣлено 12 наполненій въ годъ, съ подраздѣленіемъ ихъ на 4 для учебныхъ цѣлей и 8 для маневрированій на судахъ. Въ настоящее время учебныхъ наполненій дѣлается 4 въ годъ; это безусловно недостаточно. Комиссія 1900 г. находила, что недостаточно имѣть 12 наполненій. Я требую, чтобы распредѣленіе числа наполненій было бы по 4 на каждое полугодіе, и еще 4 для маневрированій спеціально на судахъ».

«Комиссія 1900 г. предлагаетъ снабдить паркъ въ Тулонѣ двумя нормальными шарами по 540 куб. м. и двумя вспомо-



Фиг. 28.—Вооруженіе шара къ свободному полету.

гательными по 317 куб. м. Всѣ офицеры, стоявшіе во главѣ парка, употребляли исключительно нормальный шаръ. Поэтому

слѣдуетъ пріобрѣсти еще одинъ нормальный шаръ, стоящій 9 000 фр. Кромѣ того, въ военномъ вѣдомствѣ уже не употребляютъ болѣе вспомогательныхъ шаровъ. Находятъ, что они обладаютъ очень слабою подъемною силой: дѣйствительно, вспомогательный шаръ можетъ поднять лишь одного наблюдателя и то на высоту до 300 м. при вѣтрѣ не превосходящемъ 6 м. въ сек.; нормальный же шаръ подымаетъ двухъ наблюдателей на высоту 800 м. при вѣтрѣ въ 8—10 м. въ сек. Вспомогательные шары, имѣющіеся нынѣ въ воздухоплавательныхъ паркахъ, могутъ быть употребляемы до окончательнаго изнашиванія, а потомъ могутъ быть передѣланы въ шары, служащіе для устройства леернаго сообщенія между погибающими судами и берегомъ (ballons porte-amarres) (*)».

«Въ складахъ въ Шале-Медонъ въ настоящее время хранятся 335 колоніальныхъ трубъ, принадлежашихъ морскому вѣдомству. Такъ какъ число наполненій для маневрированій на судахъ я опредѣляю въ 4, то выгоднѣе производить ихъ изъ этихъ трубъ. Общее число трубъ для сжатаго водорода въ Тулонѣ таково: 94 въ 8,75 куб. м. и 165 въ 4,5 куб. м., что составляетъ 1 450 куб. м. водорода и что хватаетъ на 2 полныя нормальныя наполненія и на 10 дней запаса для работъ (по 40 куб. м. въ день). Чтобы восполнить этотъ запасъ газа, необходимо передать изъ Шале въ Тулонъ имѣющіяся тамъ 335 трубъ».

«На крейсерѣ *Foudre*, который въ настоящее время служитъ воздухоплавательнымъ крейсеромъ, установлена паровая лебедка системы Ренаръ, служащая для производства привязныхъ подъемовъ. Эта лебедка должна быть передѣлана подобно тому, какъ это сдѣлано въ военномъ вѣдомствѣ. Ее слѣдовало бы снять съ крейсера *Foudre*, гдѣ она въ данное время не употребляется (**) и гдѣ ни одинъ машинистъ не умѣетъ съ ней обращаться. Если бы ее установить въ паркѣ, то кадровый составъ, изучивъ ее и обращаясь съ ней, былъ бы въ состояніи

(*) Въ настоящее время шары въ 317 куб м. уже замѣнены въ морскихъ паркахъ шарами въ 540 куб. м. (осенью 1903 г.).

(**) Когда писался этотъ проектъ, *Foudre* былъ безъ кампаніи и стоялъ разоруженнымъ въ портѣ.

обучить двухъ машинистовъ, которые тогда умѣли бы съ ней обращаться и на воздухоплавательномъ крейсерѣ».

«Слѣдовало бы устроить небольшую лабораторію, которая дала бы возможность производить анализы во время добыванія газа. Въ настоящее время паркъ располагаетъ лишь однимъ стекляннымъ колпакомъ, заключающимъ въ себѣ лакмусовую бумагу, предназначенную для опредѣленія кислотности газа; но паръ осаждающійся на стѣнкахъ не позволяетъ зачастую видѣть эту бумагу. Что касается подъемной силы газа, то она узнается лишь, когда шаръ наполненъ, по числу баластныхъ мѣшковъ, которые онъ подымаетъ. Подъ колоколомъ слѣдуетъ

Фиг. 29.—Общій видъ парка въ Лагубранѣ во время учебно-практическихъ занятій.

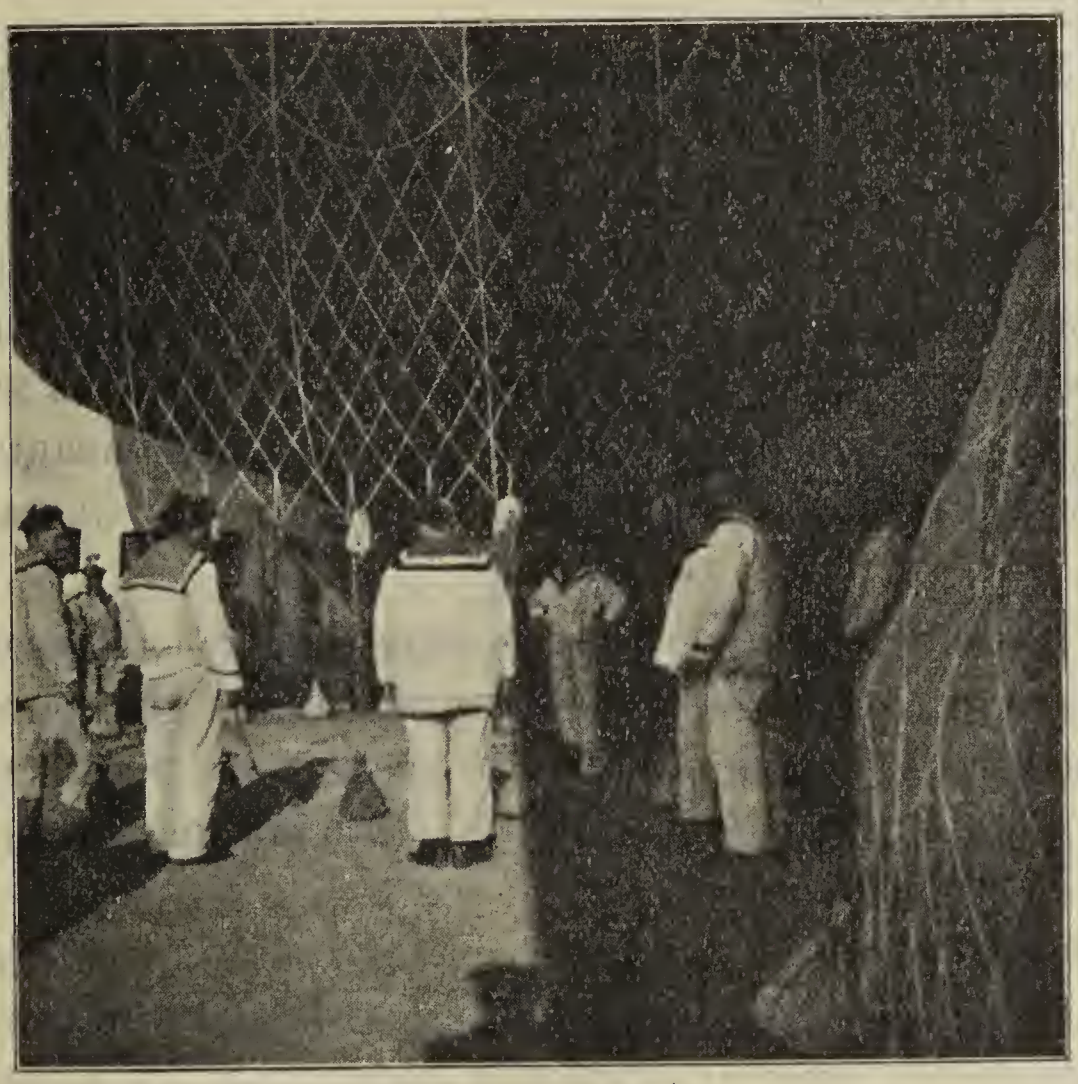
имѣть бароскопъ. Устройство вышеуказанной лабораторіи не стоило бы болѣе 200 фр.».

«Водородъ получается изъ реакціи сѣрной кислоты на желѣзо. Желѣзныя стружки поставляются изъ арсенала и включаютъ въ себѣ много стали; присутствіе углерода въ этомъ металлѣ даетъ въ результатѣ отъ 3 до 4% окиси углерода, что утяжеляетъ газъ. Я установилъ бакъ съ известковою водой, которая поглощаетъ окись углерода; въ его верхней части будутъ помѣщены куски извести, которая должна поглощать водяные пары. Эта известь, насыщенная парами, послужитъ потомъ для заготовленія известковой воды, а полученная угле-

кислая соль кальція можетъ служить вновь послѣ обжиганія; такимъ образомъ расходы сведутся къ нулю».

«Метеорологія не отдѣлима отъ воздухоплаванія, а между тѣмъ въ паркѣ не имѣется никакихъ инструментовъ. Необходимо снабдить его барометрами (1 постоянный и 1 для полетовъ), термометрами, психрометрами, гигрометрами, анемометрами Рюшара—словомъ, всѣми необходимыми инструментами. Кромѣ того, слѣдуетъ высылать парку журналъ: «*Bulletin du bureau central météorologique*».

«Въ виду того, что воздухоплавательные парки въ Брестѣ, Шербургѣ, Лорьянѣ и Рошфорѣ еще далеко не готовы (*), казалось бы излишнимъ обучать ежегодно по 24 челов. Слѣдовало бы въ видахъ экономіи (расходы по передвиженію) со-



Фиг. 30.—Воздухоплаватели около шара.

кратить число назначаемыхъ въ школу. Каждое маневрированіе со вспомогательнымъ шаромъ требуетъ усиленной работы

(*) Изъ этой фразы можно заключить, что организація этихъ парковъ подвигается впередъ.

16 челов. и съ нормальнымъ—25 челов. Работы, которыя исполняются пятымъ депо (*), очень часто мѣняются полностью, или въ своей части, что вызываетъ необходимость постоянныхъ подготовительныхъ упражненій. Слѣдовало бы довести численность личнаго строевого состава парка до 36 челов., а именно:—

3 вторые мэтра,
12 квартирмейстеровъ и
21 матросъ—

треть коихъ ежегодно бы мѣнялась. Декретъ, отъ 11-го іюня 1901 г., долженъ быть измѣненъ соотвѣтствующимъ образомъ. Не слѣдовало бы также принимать въ воздухоплавательную школу комендоровъ, въ виду большихъ расходовъ, которыхъ стоитъ ихъ обученіе».

«Личный составъ машинной команды парка, формируемой изъ портовыхъ чиновъ (vétéran), находящійся въ настоящее время на службѣ въ паркѣ, достоинъ полной похвалы. Но нельзя не признать, что онъ не обладаетъ достаточнымъ запасомъ знаній, чтобы отдавать себѣ полный отчетъ въ тѣхъ машинахъ и аппаратахъ, за которыми онъ наблюдаетъ, а также въ химическихъ продуктахъ, которые употребляются для фабрикаціи газа, отчего и происходитъ что 1 куб. м. водорода обходится очень дорого».

«Съ другой стороны, будучи подчинены законоположеніямъ, отличающимся отъ тѣхъ, которые установлены для обыкновенныхъ матросовъ, будучи подвержены дисциплинѣ менѣе строгой, чѣмъ эти послѣдніе, они вносятъ съ собой въ школу тенденціи нѣсколько ей вредящія».

«Если же примутъ рѣшеніе организовать другіе воздухоплавательные парки, то слѣдовало бы имѣть уже подготовленныя машинныя команды, умѣющія обращаться съ машинами. Въ виду этого я предлагаю замѣнить машинистовъ портовой команды (vétérans), командою назначаемою съ судовъ въ такомъ числѣ:—

(*) Для практическихъ упражненій съ шаромъ паркъ получаетъ добавочную команду.

1 второй мэтръ-механикъ,
3 машинные квартирмейстера и
3 машиниста».

«Этотъ составъ будетъ стоить дешевле настоящаго состава и можетъ быть ежегодно возобновляемъ на $^1/_3$, исключая второго мэтра, который будетъ мѣняться черезъ каждые 2 года по представленію морского префекта и съ утвержденія министра».

Фиг. 31.—Переносъ шара черезъ препятствіе.

«Назначеніе вторыхъ мэтровъ и квартирмейстеровъ будетъ затруднительно, несмотря на нѣкоторыя преимущества, которыя даетъ воздухоплавательная служба».

«Если помимо практическихъ занятій служба здѣсь не особенно тяжела, то зато она бываетъ опасна и ни одно страховое общество не беретъ на себя страхованія воздухоплавателей. Въ виду этого я предлагаю дать преимущество по службѣ воздухоплавателямъ во время маневрированій съ наполненнымъ шаромъ и механикамъ во время дѣйствія газоваго завода».

«Если бы всѣ эти предложенія были приняты, то организація парка въ Тулонѣ могла бы считаться образцовою, и служба имъ отправляемая, и безъ того хорошая, была бы прекрасной».

«Если принять къ исполненію всѣ измѣненія, которыя указаны выше, то въ Тулонѣ получилась бы школа воздухоплаванія для всего флота. Матеріальная часть въ большей своей половинѣ уже существуетъ; слѣдовало бы пріобрѣсти еще 3 нормальные шара съ ихъ вооруженіемъ, чтобы имѣть въ

общемъ 2 для службы на берегу и 2 для службы на эскадрахъ (*)».

«Личный составъ воздухоплавателей въ Тулонѣ состоялъ бы изъ:—

1) команды для эскадренныхъ отдѣленій,

2) команды для берегового парка и

3) команды обучающихся».

«Лейтенантъ, директоръ парка, былъ бы директоромъ всего морского воздухоплаванія. Онъ имѣлъ бы въ своемъ распоряженіи въ Тулонѣ одного помощника, мичмана и въ Брестѣ одного мичмана, директора парка».

«Послѣ трехлѣтняго пребыванія въ школѣ, воздухоплаватели, по мѣрѣ возможности, назначались бы во второстепенные парки и на воздухоплавательные крейсеры».

Приведенная часть проекта касается исключительно Тулонскаго парка и весьма краснорѣчиво показываетъ тѣ недостатки, которые само дѣло требуетъ заполнить. Между прочимъ слово паркъ встрѣчается нѣсколько разъ въ множественномъ числѣ; люди въ Тулонѣ подготовляются для службы въ другихъ морскихъ паркахъ, и директоръ морского воздухоплаванія усиленно хлопочетъ о своевременной подготовкѣ машинной команды для укомплектованія сѣверныхъ парковъ; все это даетъ основаніе предполагать, что декретъ отъ 11-го іюня 1901 г. коснулся не одного только Тулона, но что къ формированію другихъ парковъ, особенно Брестскаго, уже приступлено.

Далѣе лейтенантъ Ферри разбираетъ организацію береговыхъ парковъ въ Брестѣ, Шербургѣ, Лорьянѣ и Рошфорѣ, предлагая правительству ихъ организацію измѣнить такъ, чтобы они могли выполнять всѣ тѣ функціи, которыя отъ нихъ требуются для цѣлей обороны отечественныхъ береговъ и вмѣстѣ съ тѣмъ, чтобы ихъ учрежденіе стоило значительно меньше того, что потребовала комиссія 1900 г. (см. главу IV).

(*) Когда писался этотъ проектъ, Тулонскій паркъ имѣлъ всего 1 нормальный шаръ и 2 вспомогательные.

Лейтенантъ Ферри пишетъ:—

«Личный составъ Брестскаго парка состоялъ бы изъ:

1 мичмана, директора парка,
1 перваго мэтра,
24 человѣкъ нижнихъ чиновъ,
1 второго мэтра-механика и
7 человѣкъ машинной команды».

«Имѣя тотъ же составъ, что и Тулонскій паркъ, команда имѣла бы подраздѣленіе на предназначенныхъ для службы въ береговомъ паркѣ и въ эскадренномъ отдѣленіи».

«Матеріальная часть — такая же, какъ и въ Тулонѣ. Экономія, которую можно было бы сдѣлать въ смѣтѣ 1900 г., заключалась бы въ пріобрѣтеніи военно-полевого газодобывательнаго аппарата (une voiture à hydrogène), стóящаго 8 000 фр., что повлекло бы за собою сокращеніе расходовъ по устройству газоваго завода, а именно:—

1 мѣстный газодобывательный аппаратъ . .	15 000 фр.
1 помпа Тиріона	3 000 »
1 паровой котелъ въ 100 лошадиныхъ силъ .	10 000 »
Зданіе для газоваго завода	22 000 »
т. е. всего сократило бы расходовъ на . .	50 000 фр.

или, вѣрнѣе, на 41 000 фр., такъ какъ мы замѣнили бы 2 вспомогательные шара, стóящіе 9 000 фр., двумя нормальными, стóящими 18 000 фр.».

«Проектъ 1900 г. предусматриваетъ для Бреста и для Тулона расходъ въ 150 000 фр., чтобы снабдить Брестъ 200, а Тулонъ 100 дополнительными трубами для храненія сжатаго водорода. Но 365 трубъ, хранящихся въ Шале-Медонѣ, могли бы быть предоставлены Бресту. Надо замѣтить, что устройство воздухоплавательныхъ крейсеровъ избавитъ береговые парки отъ обязанности имѣть наготовѣ постоянный запасъ трубъ для 4 нормальныхъ наполненій шара. Отсюда слѣдуетъ, что въ виду того, что трубы хранящіяся въ складахъ Шале-Медонъ принадлежатъ морскому министерству, то съ передачей ихъ въ Брестъ получилась бы экономія на 150 000 фр. Такимъ обра-

зомъ, въ организаціи парковъ въ Брестѣ и Тулонѣ получилась бы въ итогѣ экономія въ 190 000 фр. Кромѣ того, если бы личный составъ парковъ былъ бы, какъ я предлагаю выше, перемѣнный, т. е. составляемый изъ числа судовыхъ командъ, то предназначенное на его содержаніе жалованье въ 70 000 фр. тоже сократилось бы изъ смѣты. При всѣхъ этихъ условіяхъ окончательная экономія организаціи Брестскаго и Тулонскаго парковъ окончательно выразится суммой въ 260 000 фр.».

«Второстепенные воздухоплавательные парки въ Шербургѣ, Лорьянѣ и Рошфорѣ должны быть снабжены лишь самымъ необходимымъ. Матеріальная часть каждаго изъ нихъ должна состоять изъ:—

2 нормальныхъ шаровъ съ полнымъ вооруженіемъ	18 000 фр.
1 полевого газодобывательнаго аппарата и .	8 000 »
1 паровой лебедки	12 000 »
что составитъ на каждый паркъ по . . .	38 000 фр.

«Воздушные шары этихъ парковъ должны храниться въ Брестскомъ паркѣ».

«Личный составъ каждаго изъ этихъ парковъ долженъ состоять изъ:—

1 второго мэтра,
5 квартирмейстеровъ и
6 матросовъ,

которые будутъ обслуживать парки на берегу и въ мирное время будутъ находиться на batiments de servitude».

«Наполненіе шара во второстепенныхъ паркахъ для практики воздухоплавателей будетъ производиться одинъ разъ въ годъ; для этого воздушные шары будутъ на время практики приводиться изъ Бреста и упражненія будутъ производиться подъ наблюденіемъ командира Брестскаго парка. При такой минимальной организаціи получится экономія въ 484 000 фр. противъ проекта 1900 г., и все это только благодаря введенію полевого газодобывательнаго аппарата, съ запасомъ 250 куб. м. цинка и 40 куб. м. желѣза для химической фабрикаціи водо-

рода, позволяющаго отказаться во второстепенныхъ паркахъ отъ сжатія газа въ трубы».

Фиг. 32.—Снимокъ со свободнаго шара.

«Такимъ образомъ, мы можемъ вывести заключеніе, что морское (оборонительное) воздухоплаваніе можетъ быть окончательно организовано при портахъ при слѣдующихъ расходахъ:—

Тулонскій паркъ дополнить 3 нормальными шарами . . . . . 27 000 фр.
Брестскій паркъ организовать подобно Тулонскому . . . . . 169 000 »
что приведетъ къ расходу для Тулона въ . . 27 000 »

и для Бреста въ 82 000 фр., т. е. всего въ 109 000 фр., откинувъ все, что касается сжатія газа».

«Парки второстепенныхъ портовъ будутъ стоить вмѣстѣ 114 000 фр., что составитъ окончательный расходъ въ 233 000 фр., вмѣсто 866 000 фр. испрошенныхъ въ 1900 г.».

«Что касается ежегоднаго расхода, то онъ выразится такъ:—

«Матеріалы необходимые для ежегодной фабрикаціи 20 000 куб. м. водорода . . . . . 25 000 фр.
«На возобновленіе шарового имущества, считая срокъ службы шаровъ 3 года . . . . . 15 000 »
«Или беря шире . . . . . 50 000 »

«Шары находящіеся на эскадрахъ зачтены въ этихъ расходахъ и погашеніе ихъ включено въ ежегодный бюджетъ. Если ихъ исключить, то въ окончательномъ выводѣ изо всѣхъ этихъ цифръ выяснится, что съ первоначальнымъ расходомъ въ 190 000 фр. и съ ежегоднымъ въ 40 000 фр. представляется возможность снабдить всѣ 5 военныхъ портовъ вполнѣ удовлетворительнымъ морскимъ воздухоплаваніемъ».

Какъ мы видимъ изъ этой части проекта, лейтенантъ Ферри сокращаетъ до минимума утвержденную на организацію морского воздухоплаванія сумму, стараясь сдѣлать экономію почти въ 75%. Конечно, намъ неизвѣстно, что заставляетъ его такъ поступать, можетъ-быть трудность получить сразу такую сумму, какъ 866 000 фр., а можетъ-быть желаніе возможно скорѣе осуществить организацію новыхъ парковъ. Какъ бы то ни было, но нельзя не согласиться, что, если морское воздухоплаваніе во Франціи теперь имѣетъ исключительно оборонительную цѣль, то тогда проектъ лейтенанта Ферри можно считать до нѣкоторой степени удовлетворительнымъ. Но вѣдь можетъ случиться, что отъ французскаго морского воздухоплаванія потребуется не только одно оборонительное участіе въ военное время, но и активное дѣйствіе въ открытомъ морѣ, или у непріятельскихъ береговъ, далеко удаленныхъ отъ метрополіи, и тогда даже организація разработанная комиссіей 1900 г. окажется недостаточной, а сокращенная по проекту лейтенанта Ферри окажется уже совсѣмъ безсильной оказать какую бы то ни было помощь своему активному флоту. Лейтенантъ Ферри въ своемъ проектѣ сокращаетъ расходы исключительно на счетъ уничтоженія всѣхъ приспособленій по сжиманію запасовъ водорода въ трубы, что составляетъ самую дорогую часть воздухоплаванія. Но нельзя не сознаться, что этимъ предложеніемъ онъ дѣлаетъ шагъ назадъ въ техникѣ современнаго воздухоплаванія. Несмотря на дороговизну трубъ, онѣ признаны въ настоящее время всѣмъ міромъ, и всѣ рѣшительно государства, имѣющія въ своемъ распоряженіи военное воздухоплаваніе, для наполненія шаровъ пользуются исключительно сжатымъ въ трубы водородомъ. Исключеніемъ въ данномъ случаѣ

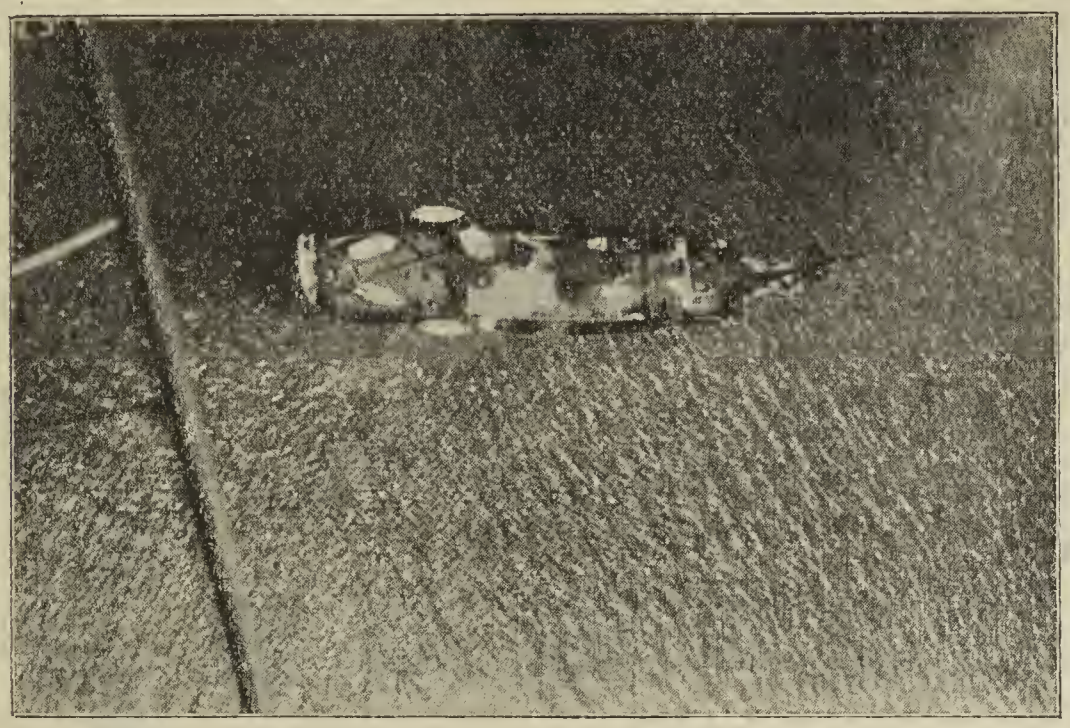
является одна лишь Россія, которая имѣетъ пока одни только крѣпостные парки и техника воздухоплаванія которой, въ силу этого, сильно отстала отъ техники Западной Европы и особенно Франціи. Въ сухопутныхъ крѣпостяхъ, осада которыхъ продолжается мѣсяцами, съ потерей нѣсколькихъ часовъ на пополненіе шаровъ непосредственно изъ газодобывательныхъ аппаратовъ, еще можно мириться. Приморскимъ же крѣпостямъ приходится имѣть дѣло съ сильно подвижнымъ противникомъ въ видѣ флота, который быстро является со всѣми своими силами и, не теряя ни одной минуты, открываетъ артиллерійскую атаку, которая можетъ рѣшить вопросъ иногда быстрѣе, нежели шаръ, наполняемый изъ газодобывательнаго аппарата, будетъ готовъ къ подъему, тѣмъ болѣе, что самая главная услуга шара будетъ состоять не въ корректированіи стрѣльбы своихъ батарей, а въ своевременномъ предупрежденіи своей крѣпости и стоящаго около нея флота о силѣ приближающагося непріятеля и его намѣреніяхъ, чтобы дать возможность первой—своевременно приготовиться къ отпору непріятеля, а послѣднему—сообразившись со своими силами и силами непріятеля, быстро рѣшить вопросъ,—что выгоднѣе—встрѣтить ли непріятеля, оставаясь на рейдѣ, выйти ли навстрѣчу противнику и принять бой въ открытомъ морѣ, или же наконецъ уйти изъ порта, не показавши себя на видъ и можетъ-быть потомъ нанести съ тыла послѣдній ударъ непріятельскому флоту, уже утомленному борьбою съ приморскою крѣпостью. А именно такую-то пользу шаръ въ приморской крѣпости можетъ принести только въ томъ случаѣ, если въ распоряженіи воздухоплавателей имѣется достаточное количество сжатаго въ трубы газа, которымъ шаръ можетъ быть наполненъ въ 5—10 минутъ, и флоту и крѣпости не придется ждать 3—4—5 часовъ пока наполнятъ шаръ, срокъ въ который все можетъ быть потеряно и непріятель уже успѣетъ подойти и открыть огонь. Тогда лучше не имѣть совсѣмъ такихъ наблюдательныхъ постовъ, какъ воздушные шары, которые видятъ за нѣсколько десятковъ миль, т. е. другими словами, за нѣсколько часовъ перехода самаго быстроходнаго флота. Оборудованіе газоваго завода съ приспособленіями для сжатія газа въ трубы стоитъ не дешево.

По смѣтѣ 1900 г. мы видимъ, что оборудованіе 5 воздухоплавательныхъ парковъ, снабженныхъ трубами съ сжатымъ водородомъ, стóитъ около одного милліона фр. Но что стóитъ этотъ милліонъ въ сравненіи съ 25—30 милліонами стоимости одного броненосца и нѣсколькими сотнями милліоновъ стоимости цѣлой боевой эскадры? Если только подумать, что одно своевременное наблюденіе съ шара можетъ принести пользу цѣлому флоту и спасти его, можетъ-быть, отъ гибели, отъ потери государствомъ нѣсколькихъ сотъ милліоновъ фр. и нѣсколькихъ тысячъ находящихся на немъ защитниковъ отечества, да еще вдобавокъ можетъ нанести въ такомъ же размѣрѣ ущербъ непріятелю, только отъ одного ожиданія этой вполнѣ естественной возможности, не можетъ прійти даже въ голову не только затратить одинъ милліонъ на организацію морскихъ воздухоплавательныхъ парковъ, но даже и больше, а уже никакъ не уменьшать составленную и принятую смѣту и стѣснять дѣйствіе наблюдательныхъ постовъ экономіей въ 75%, отъ которой можетъ проиграть все дѣло, и не будетъ достигнута цѣль, для которой учреждается морское воздухоплаваніе.

Далѣе въ своемъ проектѣ лейтенантъ Ферри предусматриваетъ возможность активнаго дѣйствія морскихъ воздухоплавателей и проводитъ проектъ воздухоплавательныхъ крейсеровъ, но только не такихъ каковъ *Foudre*, который въ своихъ дѣйствіяхъ связанъ съ береговыми парками, а потому районъ его воздухоплавательной дѣятельности сильно ограниченъ, а такихъ крейсеровъ, которые могли бы функціонировать совершенно самостоятельно и ни отъ кого не завися. Оборудованіе этихъ крейсеровъ онъ предлагаетъ сдѣлать на счетъ составленной имъ экономіи по сокращенію береговыхъ парковъ. Вотъ что онъ пишетъ по этому поводу:—

«Во всемъ вышеизложенномъ мы старались довести до 200 000 фр. цифру необходимыхъ расходовъ для первоначальнаго устройства, въ предположеніи употребленія сильныхъ генераторовъ типа полевыхъ газодобывательныхъ аппаратовъ (voiture à hydrogène) и откидывая все, что касается сжатія газа (за исключеніемъ Тулона, гдѣ уже все существуетъ)».

«Вслѣдствіе этого, если хотятъ употреблять воздушные шары на судахъ, представляется необходимымъ, чтобы воздухоплавательный крейсеръ былъ бы вполнѣ самостоятельнымъ, т. е. чтобы онъ самъ былъ въ состояніи наполнить воздушный шаръ,



Фиг. 33.—Снимокъ съ шара буксирующаго шаръ крейсера.

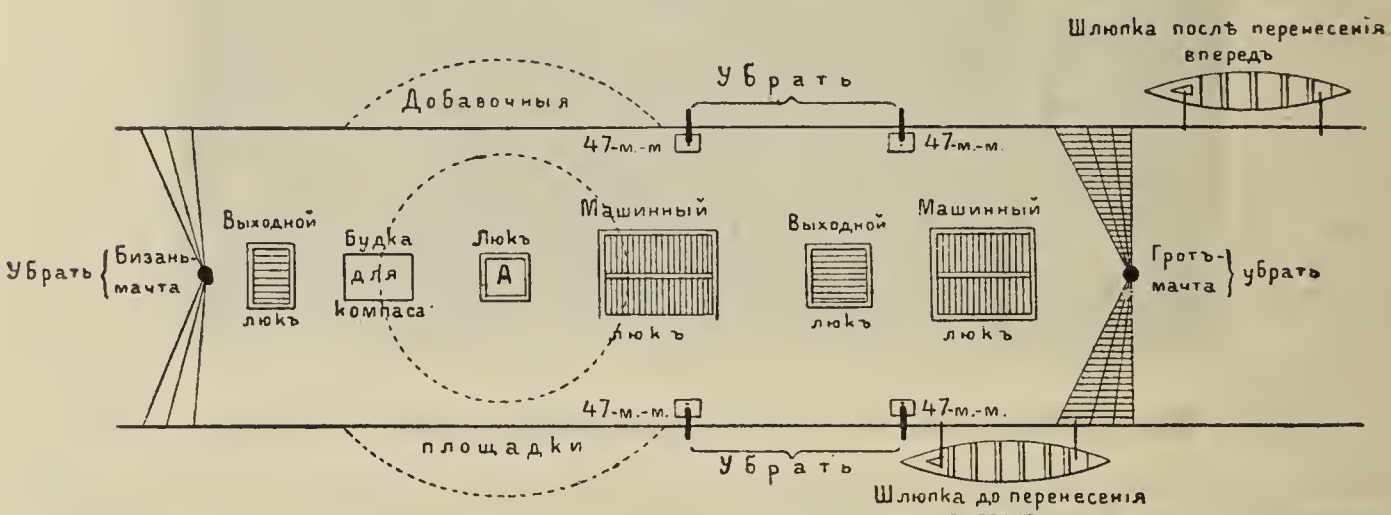
потому что парки не будутъ болѣе въ состояніи и не должны будутъ снабжать воздушные шары сжатымъ газомъ».

«Но для того, чтобы проектъ былъ бы болѣе осуществимъ, надо имѣть въ виду, чтобы приспособленіе двухъ крейсеровъ въ воздухоплавательные крейсеры не стоилъ бы болѣе 600 000 фр. экономіи, получаемыхъ отъ предлагаемаго мною измѣненія проекта 1900 г.».

«Одна изъ причинъ, которою можно объяснить то обстоятельство, что морское воздухоплаваніе во Франціи не въ состояніи выполнить всѣхъ тѣхъ функцій, которыя отъ него можно требовать, это, безъ сомнѣнія, встрѣчающееся иногда неудовольствіе, когда на сильное и быстроходное боевое судно нагружаютъ воздушный шаръ. Дѣйствительно, преслѣдуя выгоды сбора свѣдѣній не всегда важныхъ, приходится жертвовать, хотя, правда, въ не особенно большихъ размѣрахъ, военною силой корабля. Между тѣмъ, чѣмъ быстроходнѣе будетъ судно, тѣмъ случаи пользованія услугами воздушнаго шара будутъ чаще; но быстрота судна можетъ быть утилизирована для луч-

шихъ цѣлей. Въ виду этого, по моему мнѣнію, для цѣлей морского воздухоплаванія надо назначать суда, которыя устарѣли и съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе теряютъ свое боевое значеніе. Такія суда существуютъ, они наканунѣ того, чтобы быть исключенными изъ списковъ»:—

«*Milan* и *Epervier* могли бы играть на сѣверѣ и на югѣ роль воздухоплавательныхъ крейсеровъ и это не вызвало бы большихъ расходовъ. Водоизмѣщеніе ихъ равно 1 700 т., скорость—17 узл., вооруженіе незначительное. Мы изслѣдуемъ преобразованіе *Milan* въ воздухоплавательный крейсеръ».



Фиг. 34.—*Milan*, какъ воздухоплавательный крейсеръ.

«Въ томъ видѣ, въ которомъ судно теперь находится, оно не удобно для означенной службы; въ немъ необходимо произвести слѣдующія измѣненія»:

«1) Чтобы была возможность употреблять нормальный шаръ, имѣющій 10 м. въ діаметрѣ, тогда, какъ судно имѣетъ лишь 9 м. въ ширину, необходимо располагать платформой, имѣющей въ діаметрѣ 12 м. Для этого достаточно имѣть легкія добавочныя выдающіяся площадки; онѣ будутъ помѣщены по сторонамъ люка А, который находится сзади машиннаго люка. Это приспособленіе будетъ стоить 10 000 фр.».

«2) Люкъ А сдѣлать круглымъ, радіусомъ въ $3^1/_2$ м., съ такимъ расчетомъ, чтобы нижняя часть шара могла бы помѣститься въ батарейной палубѣ. Машинный люкъ долженъ быть уменьшенъ приблизительно на 1 м. Стоимость этой передѣлки 15 000 фр.».

«3) По окружности въ батареѣ, вокругъ получившагося помѣщенія для шара, установить легкіе пиллерсы, на которыхъ прикрѣпить парусину, изолирующую шаръ. Цѣна 200 фр.».

«4) На палубѣ по окружности въ $10^1/_2$ м. распредѣлить 36 стоекъ въ 3 м. высоты, снабженныхъ кнехтами для прикрѣпленія снастей установленнаго шара. Цѣна 5 000 фр.».

«5) Снести гротъ- и бизань-мачты, четыре 47-м.-м. орудія и рубку для компаса».

«6) Среднія шлюпбалки перенести впередъ на длину шлюпки».

«7) Трубы, отстоящія на 30 м. отъ шара и имѣющія въ высоту 10 м., снабдить сѣтками разбивающими искры».

«Работы по §§ 5, 6 и 7 вмѣстѣ будутъ стоить 10 000 фр.».

«Благодаря этимъ передѣлкамъ, которыя будутъ стоить въ общемъ 50 000 фр., представится возможность сохранить воздушный шаръ наполненнымъ въ теченіе долгаго времени (15 дней) и почти независимо отъ погоды».

«Газъ необходимый для шара судно должно вырабатывать само. Для этого имѣется нѣсколько способовъ; но изъ нихъ

Фиг. 35.—Снимокъ со свободнаго шара Тулонскаго порта.

мы должны отказаться отъ способа, заключающагося въ снабженіи судна трубами со сжатымъ водородомъ, такъ какъ въ смѣтѣ для организаціи парковъ на берегу, мы отказались отъ всего, что касается сжатія газа. Но однако въ Тулонѣ это

еще было бы возможно, такъ какъ тамъ имѣются и трубы и аппараты для сжиманія газа. Но на суднѣ необходимо во всякомъ случаѣ имѣть запасъ газа на 4 наполненія нормальнаго шара и на 20 дней поддержки (подполненія), что выразится въ 600 трубахъ, которыя будутъ вѣсить приблизительно 40 т. и имѣютъ объемъ приблизительно въ 120 куб. м. Въ виду этого выгоднѣе снабдить судно газодобывательнымъ аппаратомъ и, чтобы избѣжать сжатія, необходимо, чтобы добываніе газа могло въ достаточной мѣрѣ удовлетворять требованіямъ, какъ на наполненіе шара, такъ и на его поддержку».

«Добываніе газа на суднѣ и сжатіе его вслѣдъ за тѣмъ заставляетъ имѣть: 1) трубы, 2) насосъ для сжатія и 3) особое помѣщеніе для газометра».

«Нижеслѣдующіе два способа могутъ быть примѣнимы на суднѣ для фабрикаціи водорода, при чемъ приводимыя двѣ таблицы представятъ выгоды и невыгоды каждой системы»:—

Химическій способъ.

Полевой газодобывательный аппаратъ системы военныхъ воздухоплавателей.

Стоимость аппарата.	8 000 фр.
Вѣсъ	1 800 к.-гр.
Объемъ.	8 куб.м.

Нормальная производительность газа въ 1 часъ при работѣ:

съ цинкомъ . .	200 куб. м.
съ желѣзомъ . .	40 » »

Этотъ способъ требуетъ запасовъ сѣрной кислоты. Она будетъ храниться въ резервуарахъ и помощью помпы будетъ перекачиваться въ генераторъ. Исходя изъ расчета—давать газъ для 4 наполненій, при чемъ

Электролитическій способъ.

Вольтаметры (электролизаторы) системы полковника К. Ренаръ въ Шале-Медонъ.

Стоимость одного вольтаметра . .	500 фр.
Вѣсъ.	400 к.-гр.
Діаметръ . . .	50 с.-м.
Высота	$1^1/_2$ м.

Производительность въ 1 часъ при 96 301 кулонѣ—1 граммъ чистаго водорода.

Не нужно никакихъ предварительныхъ запасовъ; необходимо лишь: помѣщеніе для газометра, трубы по меньшей мѣрѣ для одного наполненія (150 трубъ, т. е. 15 т.) и компрессоръ.

каждое будетъ продолжаться 10 дней, въ теченіе которыхъ придется еще подполнять шаръ по 40 куб. м. въ сутки,—будетъ необходимо имѣть запасъ сѣрной кислоты для полученія 3 800 куб. м. газа, т. е. приблизительно 30 т. кислоты. Что касается цинка или желѣза, то ихъ надо будетъ имѣть на суднѣ приблизительно 10 т., изъ коихъ — 6 т. цинка и 4 т. — желѣза. Итакъ, выходитъ, что въ общемъ надо считать, что придется взять 40 т. этихъ матеріаловъ.

Газъ добытый этимъ способомъ будетъ стоить 0,65 фр. одинъ куб. м. Его подъемная сила въ среднемъ выразится въ 1,1 к.-гр. Полученный этимъ способомъ газъ содержитъ въ себѣ мышьяковистый водородъ, представляющій сильный ядъ. Если будетъ истеченіе газа, то надо наблюдать, чтобы таковое происходило на чистомъ воздухѣ, что предотвращаетъ также и опасность взрыва».

Исходя изъ условій количества производства газа въ 1 часъ, въ сутки будетъ получаться 110 куб. м. газа. Три динамо *Milan* способны дать электрическую энергію въ 80 вольтъ и 300 амперъ для 28 вольтаметровъ, стоящихъ 12 000 фр., вѣсящихъ 12 т. и имѣющихъ объемъ 9 куб. м. Эта батарея въ 28 элементовъ, работая въ теченіе 10 часовъ двумя машинами и 14 часовъ—одной, даетъ не болѣе 110 куб. м. водорода въ сутки.

Газъ добытый этимъ способомъ стоитъ 0,30 фр. куб. м., но къ этому надо прибавить расходъ по его сжатію и на погашеніе по покупкѣ динамо; это повыситъ цѣну 1 куб. м. вѣроятно до 0,50 фр. Подъемная сила газа выразится въ 1,2 к.-гр. Газъ совершенно чистъ, а потому если будетъ его истеченіе, то ничто это не обнаружитъ, а потому необходимо добывать его на чистомъ воздухѣ (*).

«Газовый заводъ типа полевого газодобывательнаго аппарата долженъ быть помѣщенъ на верхней палубѣ, на мѣстѣ гротъ-

(*) У автора этого проекта сквозитъ недостаточное знакомство съ электролитическимъ способомъ добыванія водорода, такъ какъ при такомъ оборудованіи электролитическаго газоваго завода у него ровно ничего не выйдетъ. Между тѣмъ этотъ способъ несравненно проще и выгоднѣе химическаго, особенно въ судовой обстановкѣ.

мачты, на особо устроенной свинцовой платформѣ, и,—если остановиться на химическомъ способѣ,—то циркуляція воды изъ-за борта будетъ обезпечена пожарнымъ насосомъ. Главное и бо́льшее неудобство химическаго способа заключается въ томъ, что необходимо имѣть 40 т. химическихъ продуктовъ».

«Съ другой стороны,—дешевизна его установки при быстрой газопроизводительности,—представляетъ громадныя выгоды. Въ концѣ концовъ этотъ способъ, въ случаѣ необходимости, позволяетъ перемѣнить самый крейсеръ, перенеся на другое судно газодобывательный аппаратъ и стеклянныя бутыли съ кислотой».

Фиг. 36.—Спустившійся шаръ.

«Установка электролитическаго способа стоитъ дорого потому, что съ нимъ связана необходимость сжиманія газа въ трубы и, кромѣ того, вольтаметры (электролизаторы) вырабатываютъ газъ крайне медленно. Онъ не позволяетъ перемѣщеніе парка со своимъ заводомъ на другое судно. Но зато трубы могутъ быть переданы вмѣстѣ съ шаромъ куда угодно».

«Но, строго говоря, вопросъ о вѣсѣ химическихъ продуктовъ, которые приходится имѣть на суднѣ, не играетъ роли, если взять въ соображеніе, что, по прошествіи нѣкотораго времени, этотъ избытокъ груза замѣнитъ вѣсъ сгорѣвшаго угля».

«Что касается электролитическаго способа, то онъ только еще вводится въ дѣйствіе, а потому еще не далъ возможности судить о его результатахъ (*)».

(*) Въ то время, когда лейтенантъ Ферри писалъ свой проектъ, способъ этотъ былъ уже детально изученъ и въ Шале-Медонъ кончалась постройка и оборудованіе электролитическаго завода. Кромѣ того, въ Момбаръ такой заводъ работаетъ уже нѣсколько лѣтъ, давая блестящіе результаты съ электролизаторами системы Гарути. Эти послѣдніе идеально хороши для примѣненія въ судовой обстановкѣ, тогда какъ вольтаметры системы Ренаръ могутъ быть примѣнены только въ береговыхъ установкахъ.

«Такъ какъ мы, главнымъ образомъ, руководствуемся условіями экономическими, то мы стоимъ за химическій способъ, оборудованіе котораго на суднѣ обойдется отъ 8 000 до 10 000 фр., въ то время, какъ электролитическій способъ будетъ стоить:—

Вольтаметры	12 000 фр.
Газометръ.	3 000 »
Компрессоръ	10 000 »
Трубы	25 000 »
Газопроводъ и арматура	4 000 »
Всего . . .	54 000 фр.

«Итакъ, при принятіи химическаго способа на *Milan* и *Epervier*, устройство обойдется:—

Передѣлка крейсеровъ	100 000 фр.
Химическіе газодобывательные аппараты .	20 000 »
По 2 нормальные шара на каждый крейсеръ	36 000 »
1 паровая лебедка (на *Milan* можетъ быть перенесена лебедка съ *Foudre*)	5 000 »

«Т. е. полное устройство двухъ воздухоплавательныхъ крейсеровъ обойдется въ общемъ въ 160 000 фр.».

«Что касается ежегоднаго расхода, то его можно опредѣлить, исходя изъ того, что воздухоплавательные крейсеры въ обыкновенное время будутъ находиться въ резервѣ и ихъ будутъ вооружать лишь для морскихъ маневровъ, мѣсяца на два въ годъ. Если откинуть расходы на вооруженіе въ эти мѣсяцы, то ежегодный бюджетъ выразится слѣдующимъ образомъ:—

Химическіе продукты для 4 наполненій на каждое судно	8 000 фр.
Погашеніе стоимости шаровъ	2 000 »
Ремонтъ и пр.	2 000 »
Всего . . .	12 000 фр.

«Итакъ, выходитъ, что приспособленіе *Milan* и *Epervier* для роли воздухоплавательныхъ крейсеровъ обойдется приблизи-

тельно въ 160 000 фр., и ежегодный для нихъ бюджетъ въ 12 000 фр. будетъ достаточенъ для обезпеченія службы активнаго морского воздухоплаванія».

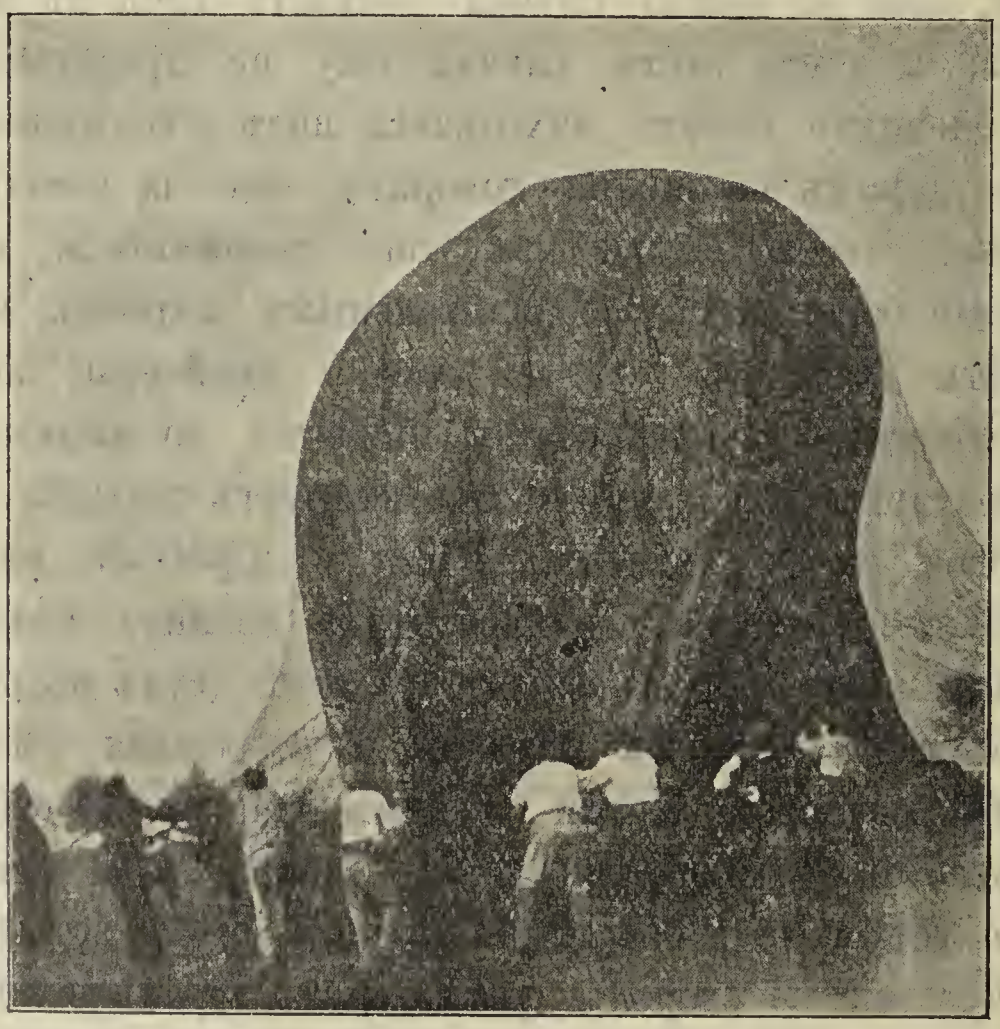
Не вдаваясь въ разборъ, насколько цѣлесообразно и правильно съ технической стороны развитъ лейтенантомъ Ферри проектъ осуществленія воздухоплавательныхъ крейсеровъ, можно изъ этого проекта сдѣлатъ слѣдующій выводъ:—

Лейтенантъ Ферри, получивъ краткое практическое образованіе по воздухоплаванію въ Шале-Медонъ, вступивъ въ командованіе Тулонскимъ паркомъ и принявъ въ свое вѣдѣніе морское воздухоплаваніе послѣ погибшаго лейтенанта Бодикъ, заинтересовался этимъ дѣломъ, познакомился, по имѣемымъ въ архивахъ парка документамъ, съ его историческимъ развитіемъ и съ тѣми планами, которые были у лейтенанта Серпетта, а можетъ-быть вначалѣ и руководимый послѣднимъ, пришелъ къ заключенію, что одною оборонительною стороной дѣла морское воздухоплаваніе ограничено быть не можетъ и что, безъ осуществленія активной части, морское воздухоплаваніе не только не въ состояніи развиться и принести должную пользу, не морскимъ портамъ, а именно флоту, но что оно, при тѣхъ условіяхъ, какъ онъ его засталъ, будетъ идти лишь къ упадку и въ концѣ концовъ покончитъ свое существованіе. Онъ понялъ, что эскадренныя отдѣленія могутъ быть полезны только какъ вспомогательная мѣра, къ которой флотъ долженъ прибѣгать лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда у него нѣтъ подъ рукой чего-нибудь болѣе солиднаго и благоустроеннаго, такъ какъ, какъ бы ни было хорошо организовано эскадренное воздухоплавательное отдѣленіе, но являясь на боевое судно, не приспособленное для его принятія, оно только его стѣснитъ и ослабитъ его боевыя способности. Между тѣмъ дальнозоркость для боевой современной эскадры является однимъ изъ важныхъ элементовъ ея правоспособности. Чтобы дать ей эту дальнозоркость и вмѣстѣ съ тѣмъ не стѣснять ея боевыхъ способностей, онъ предлагаетъ взять потерявшіе свое боевое значеніе крейсеры, сдѣлать на нихъ передѣлки, приспособить ихъ спеціально для воздухоплавательной службы, снабдивъ собственнымъ газовымъ заводомъ, позволяющимъ имъ стать въ от-

носительную независимость отъ береговыхъ парковъ, и такимъ образомъ, въ дополненіе къ существующему оборонительному морскому воздухоплаванію, создать еще чисто морское воздухоплаваніе, которое обслуживало бы свой флотъ не только близъ береговъ своей родины, но и въ отдаленныхъ непріятельскихъ водахъ.

Но на это нужны деньги,—а откуда ихъ достать? Декретомъ, отъ 11-го іюня 1901 г., предписано организовать новые парки при портахъ, для чего утверждена смѣта комиссіи 1900 г. въ размѣрѣ около милліона франковъ. Но для устройства еще и крейсеровъ нуженъ новый кредитъ, на который, повидимому, надѣяться было нельзя, да оно и понятно—морское воздухоплаваніе еще не имѣло случая показать себя въ боевой обстановкѣ, а пока этотъ случай ему не представится, его польза очевидно будетъ находиться подъ нѣкоторымъ вопросомъ, не даромъ пословица говоритъ, что «la guerre produit les héros». Чтобы выйти изъ этого положенія и, сохранивъ учрежденіе береговыхъ оборонительныхъ парковъ, не выходя изъ смѣты 1900 г., создать еще и крейсеры, лейтенантъ Ферри сокращаетъ организацію первыхъ до минимума и на счетъ получившейся экономіи проектируетъ передѣлу потерявшихъ свое боевое значеніе *Milan* и *Epervier* въ воздухоплавательные крейсеры, принося этимъ двойную пользу: давая активному флоту дальнозоркость въ видѣ двухъ подвижныхъ и независимыхъ морскихъ парковъ и возрождая умирающихъ богатырей къ новой жизни и дѣятельности. Проектъ этотъ заслуживаетъ большого вниманія, почему я и привелъ его здѣсь со всѣми подробностями. Проектъ этотъ встрѣтилъ полное сочувствіе со стороны уважаемыхъ французскихъ адмираловъ, и есть основаніе предполагать, что въ принципѣ онъ получитъ осуществленіе. Теперь дѣлается вполнѣ понятнымъ, почему декретъ, отъ 11-го іюня 1901 г., о реорганизаціи морскихъ воздухоплавательныхъ парковъ до сихъ поръ не получилъ своего полнаго осуществленія, хотя и остался въ полной силѣ,—новый проектъ молодого лейтенанта Ферри оказался по своей идеѣ болѣе серіознымъ, чѣмъ проектъ комиссіи 1900 г. Въ замѣнѣ вспомогательныхъ шаровъ нор-

мальными въ Тулонскомъ паркѣ, мы уже видимъ начало приведенія его въ исполненіе. Надо замѣтить все-таки, что проектъ осуществленія воздухоплавательныхъ крейсеровъ имѣетъ у лейтенанта Ферри нѣкоторыя шероховатости, именно въ устройствѣ на суднѣ газоваго завода, что составляетъ въ этомъ вопросѣ самую важную часть. Возможно, что осуществленіе его проекта оттого нѣсколько и замедлилось, что онъ перерабатывается, а съ другой стороны есть основаніе думать, что французы присматриваются къ развитію морского воздухоплаванія въ Россіи, о чемъ можно судить по другимъ статьямъ въ журналѣ «*Aérophile*», №№ 1 и 4 за 1903 г. и по рапорту лейтенанта Ферри, въ которомъ онъ обращаетъ вниманіе фран-



Фиг. 37.—Уборка шара послѣ спуска.

цузскаго морского министерства на разрабатываемый у насъ въ Россіи проектъ воздухоплавательныхъ крейсеровъ.

Но отдавая должное уваженіе проекту лейтенанта Ферри осуществленія воздухоплавательныхъ крейсеровъ, нельзя его не упрекнуть въ этой части его проекта за то же, за что и въ предыдущей. А именно,—развивая детально техническую

часть дѣла, онъ слишкомъ увлекается экономіей, въ данномъ случаѣ сильно вредящей тактической сторонѣ вопроса. Опять-таки, создавая крейсеры, онъ предполагаетъ на нихъ производитъ наполненіе шаровъ непосредственно изъ газодобывательныхъ аппаратовъ, отказываясь въ цѣляхъ экономіи отъ трубъ со сжатымъ водородомъ, вслѣдствіе чего флотъ получитъ возможность воспользоваться услугами шара лишь черезъ 3—4—5 часовъ послѣ того, какъ онъ ему понадобится. Можно съ увѣренностью сказать, что при такихъ условіяхъ воздухоплавательные крейсеры принесутъ флоту очень небольшую пользу, такъ какъ въ такой большой промежутокъ времени, при современной быстроходности судовъ, вся картина взаимнаго положенія двухъ флотовъ можетъ настолько рѣзко измѣниться, что флотъ можетъ изъ господствующаго положенія попасть въ самое для себя невыгодное по отношенію къ противнику. Если практика показала, что въ полевой войнѣ быстрота изготовленія къ дѣйствію шара играетъ огромную роль, то въ морской войнѣ эта быстрота болѣе чѣмъ необходима. Воздухоплавательный крейсеръ только тогда можетъ считаться совершеннымъ, когда онъ будетъ въ состояніи: 1) не быть абсолютно ничѣмъ, никогда и нигдѣ связаннымъ съ берегомъ, или съ другимъ судномъ въ возможности самостоятельной фабрикаціи водорода въ неограниченномъ количествѣ, 2) обладать достаточнымъ ходомъ для выполненія какъ воздухоплавательной, такъ и развѣдочной службы при эскадрѣ, 3) имѣть постоянный готовый запасъ газа въ достаточномъ количествѣ для наполненія своихъ шаровъ и поддержки въ случаѣ надобности ихъ службы въ теченіе болѣе или менѣе продолжительнаго времени, 4) быть способнымъ предоставить флоту для наблюденій наполненный шаръ въ наивозможно короткій промежутокъ времени и безъ всякой задержки и 5) въ случаѣ нужды быть способнымъ убрать и разоружить этотъ шаръ почти мгновенно.

Достигнуть этого можно установивъ на крейсерѣ газовый электролитическій заводъ, который не требуетъ никакихъ матеріаловъ, кромѣ $2^1/_2$ ведеръ воды для полученія 100 куб. м. водорода, недостатка въ которыхъ никогда и ни при какихъ

обстоятельствахъ встрѣчаться не можетъ. Но такъ какъ электролитическій способъ даетъ газъ очень медленно, то водородъ долженъ всегда храниться на крейсерѣ въ достаточномъ количествѣ въ сжатомъ въ трубахъ состояніи въ запасѣ, по крайней мѣрѣ, на $2^1/_2$ наполненій (на 2 наполненія и на поддержку), расходъ котораго будетъ постоянно пополняться электролизаторами. Сжатый же въ трубы газъ позволитъ наполнить шаръ въ нѣсколько минутъ, что даетъ возможность флоту пользоваться шаромъ именно тогда, когда онъ ему понадобится, а не тогда, когда въ немъ пройдетъ уже всякая нужда. Установка электролитическаго завода безспорно стоитъ дороже химическаго, но если принять во вниманіе, что электролитическій заводъ на суднѣ требуетъ расхода только на свою установку, а что дальнѣйшее его существованіе почти ничего не будетъ стоить, такъ какъ весь расходъ по фабрикаціи водорода будетъ выражаться лишь въ стоимости электрической энергіи, которой на всякомъ современномъ кораблѣ имѣется въ достаточномъ количествѣ и наконецъ ее можно съ избыткомъ вернуть, утилизировавъ, получающійся при электролизѣ, отбросъ въ видѣ чистаго кислорода для дутья въ топки, чѣмъ сохранится энергія на работу вентиляторовъ и увеличится полнота сгоранія топливо,—то въ результатѣ подсчетъ покажетъ, что послѣ нѣкотораго времени дѣйствія, электролитическій заводъ будетъ стоить гораздо дешевле химическаго.

Лейтенантъ **М. Н. Большевъ.**

(Окончаніе слѣдуетъ).

ОПРЕДѢЛЕНІЕ ГРАНИЦЪ МИННЫХЪ ЗАГРАЖДЕНІЙ.

Прежде всего я долженъ предупредить лицъ, желающихъ просмотрѣть настоящую статью, что предметъ ея, несмотря на заглавіе, не имѣетъ прямой связи съ миннымъ искусствомъ въ общемъ смыслѣ слова:—это скорѣе вопросъ геодезическій или, если угодно, штурманскій. Я не имѣю въ виду говорить ни о конструкціи минъ, ни о ихъ снаряженіи, ни даже о способѣ ихъ разстановки; моя задача гораздо уже, а именно: напомнить нѣкоторые геодезическіе пріемы для разбивки участка водной поверхности для постановки загражденія и, самое главное, перечислить тѣ пріемы, помощью которыхъ можно точно опредѣлить границы послѣдняго. Совершенно новаго въ этой статьѣ ничего нѣтъ; всѣ предлагаемые способы не болѣе какъ модификація уже существующихъ геодезическихъ пріемовъ, выработанныхъ и провѣренныхъ практикою и лишь мѣстами слегка измѣненныхъ, въ зависимости отъ спеціальныхъ цѣлей. Насколько мнѣ извѣстно, въ печати нѣтъ систематическаго разбора случаевъ, могущихъ имѣть мѣсто при опредѣленіи границъ минныхъ заграждений. Это обстоятельство даетъ мнѣ смѣлость выступить съ настоящею статьей.

Вопросъ о точномъ опредѣленіи границъ заграждений, несмотря на свою относительную узкость, представляется немаловажнымъ. Недостаточно разбросать мины въ данномъ районѣ:—это при правильной постановкѣ дѣла потребуетъ лишь короткаго времени, но необходимо вмѣстѣ съ тѣмъ точно опредѣлить, куда именно ихъ поставили. Ошибки въ этомъ отношеніи могутъ вызвать роковыя послѣдствія для собственныхъ судовъ, которыя, идя по загражденному минами пространству, могутъ думать, что они находятся на свободномъ фарватерѣ. Невольно вспоминаются слова адмирала Копытова, влагаемыя

ему въ уста одною изъ петербургскихъ газетъ по поводу минныхъ заграждeній: «бросайте, бросайте ваши мины! Но я уже съ флотомъ туда не пойду». А надо, чтобы флотъ свободно могъ тамъ ходить!

При заграждeніяхъ учебными минами, снаряженными пескомъ съ опилками, скорость ихъ постановки—это почти все, что требуется. Точность опредѣленія мѣстъ минъ—дѣло второстепенное, такъ какъ если и наткнется какое-либо судно на такую мину, то это никому особеннаго вреда не принесетъ; но боевыя мины дѣло совершенно иного рода: лучше потерять вдвое или втрое большее время на ихъ разстановку и опредѣленіе и быть зато гарантированнымъ, что мѣсто каждой мины вполнѣ точно нанесено на карту. Постановка заграждeнія слагается изъ 4 различныхъ операцій:—

1) найти на водѣ точку, данную на планѣ мѣстности, съ которой слѣдуетъ начинать заграждeніе;

2) разбить ряды линій заграждeнія, сообразно заданнымъ условіямъ;

3) произвести установку минъ, и

5) точно опредѣлить границы заграждeнія.

Въ настоящей статьѣ я имѣю въ виду бѣгло просмотрѣть двѣ первыя операціи, совершенно пропустить третью и болѣе подробно остановиться на четвертой.

I.

Шлюпки, идущія для разбивки заграждeнія, снабжаются точными планами данной мѣстности въ возможно крупномъ масштабѣ, напр. не свыше 1 морской мили въ англійскомъ дюймѣ. Примѣтные береговые пункты должны быть нанесены на планы, и углы между ними, считая отъ предполагаемой начальной точки заграждeнія, должно быть предварительно измѣрены транспортиромъ и записаны. Вѣхами и ихъ принадлежностями, лотами, раздѣленными по извѣстной мѣрѣ тросами и лаглинями, угломѣрными приборами и шлюпочными компасами шлюпки снабжаются по мѣрѣ надобности.

Если предполагается произвести заграждение въ устьѣ узкой рѣки и когда имѣются точные планы, на которыхъ обильно нанесены береговые предметы и знаки, то найти начальную точку не представляетъ особенныхъ затрудненій, въ частныхъ случаяхъ можно не пользоваться никакими инструментами, а руководствоваться лишь планомъ и глазомѣромъ.

Универсальный способъ нахожденія начальной точки, это—пользоваться задачею Потенота, т. е. опредѣлять мѣсто по измѣренію двухъ угловъ между тремя земными предметами. Будучи самъ по себѣ безукоризненнымъ, способъ этотъ требуетъ большаго навыка: гораздо легче опредѣлить данную точку въ морѣ по двумъ угламъ, чѣмъ найти ее по тѣмъ же угламъ.

Можетъ случиться, что съ мѣста предполагаемаго заграждения видно только 2 береговые знака или одинъ или, наконецъ, ни одного. При такихъ обстоятельствахъ примѣненіе задачи Потенота невозможно. Какъ поступать въ такихъ случаяхъ—будетъ описано ниже, при разборѣ способовъ опредѣленія границъ заграждения.

Хуже всего, если начальную точку приходится отыскивать ночью при отсутствіи маяковъ или ихъ бездѣятельности, какъ это бываетъ въ военное время. Тогда шлюпка должна идти по компасу и опредѣлять свое мѣсто по лоту и свойству грунта, производя непрерывный промѣръ глубинъ. Нельзя при этомъ условіи разсчитывать, что начальная точка будетъ найдена съ достаточною точностью, тѣмъ болѣе въ мѣстахъ подверженныхъ приливамъ и отливамъ, гдѣ глубина рѣзко колеблется въ зависимости отъ поднятія или опусканія приливной волны.

II.

Разбивка линій заграждения можетъ быть произведена многими способами. Во всѣхъ случаяхъ мы будемъ предполагать, что назначено разбить три параллельныя линіи, въ разстояніи 200 ф. одна отъ другой.

1) Самый точный, но въ то же время и самый хлопотливый способъ состоитъ въ слѣдующемъ. Для него необходимо имѣть на берегу 2 опредѣленные и нанесенные на карту знака, A и B

(фиг. 1). До начала работъ надо измѣрить помощью транспортира, или еще лучше протракторомъ, углы AB*a*, AB*b*, AB*c*, AB*d*... и A*a*B, A*b*B, A*c*B, A*d*B.... Всѣ эти углы должны быть выписаны и вручены офицерамъ производящимъ разбивку вмѣстѣ съ планомъ мѣстности.

На береговомъ пунктѣ A помѣщается наблюдатель, снабженный какимъ-либо угломѣрнымъ инструментомъ, напр. секстаномъ или гругомъ Пистора. Онъ ставитъ алидаду инструмента на уголъ BA*b* и закрѣпляетъ ее въ такомъ положеніи. Шлюпка гребетъ отъ берега такъ, чтобы прямовидимое ея изображеніе совмѣщалось съ отраженнымъ отъ малаго зеркала изображеніемъ знака B (или наоборотъ). Въ случаѣ отклоненія шлюпки отъ даннаго направленія, ей подаютъ съ берега сигналы маханіемъ ручнымъ флагомъ (право, лѣво). Отойдя отъ берега сажень на 100 или около того, шлюпка ставитъ вспомогательную вѣшку *x*. Такимъ же путемъ, по угламъ BA*c*, BA*a*, BA*d*... устанавливаютъ вѣшки *y*, *z*, *t*. Затѣмъ шлюпка слѣдуетъ по створу послѣдней поставленной вѣшки со знакомъ A. Офицеръ производящій разбивку ставитъ свой секстанъ на уголъ A*d*B и въ томъ мѣстѣ, гдѣ въ полѣ зрѣнія знакъ A покажется совмѣстившимся съ отраженнымъ изображеніемъ знака B, бросаютъ основную вѣху *d*.

Далѣе, вернувшись нѣсколько назадъ, вступаютъ въ створъ вѣшки *z* со знакомъ A и гребутъ въ море до достиженія угла между A и B равнаго A*a*B. Въ этомъ мѣстѣ бросаютъ вторую вѣху *a*.

Такимъ же путемъ, идя по створу вѣшки *y* съ A до достиженія угла A*c*B, ставятъ вѣху *c*. Для постановки вѣхи *b* идутъ по створу A—*x* до достиженія угла между A и B равнаго A*b*B. Такимъ же образомъ поступаютъ до тѣхъ поръ, пока всѣ углы квадратовъ *abcd* и *cdfg* не будутъ обозначены вѣхами. Повѣркой правильности разбивки двухъ квадратовъ служитъ то обстоятельство, что вѣхи *a*—*d*—*f* находятся между собою въ створѣ, равно какъ и вѣхи *b*—*c*—*g*.

Можно, впрочемъ, установить вѣхи *f* и *g* безъ помощи вспомогательныхъ вѣшекъ. Для этого, установивъ квадратъ *abcd*, гребутъ по створу вѣхъ *a* и *d*, и когда усмотрятъ вѣхи

d—*c* подъ угломъ 45°, бросаютъ вѣху *f*. Затѣмъ переходятъ на створъ *b*—*c* и гребутъ, пока не увидятъ вѣхъ *d*—*e* подъ тѣмъ же угломъ 45°. На этомъ мѣстѣ бросаютъ вѣху *g*.

Для постановки вѣхъ на другомъ концѣ миннаго заграждения, шлюпки идутъ по створамъ основныхъ вѣхъ: *a*—*b*, *d*—*e* и *f*—*g* до достиженія опредѣленнаго угла между створною линіей и однимъ изъ береговыхъ знаковъ. Уголъ этотъ долженъ быть предварительно снятъ съ плана. Такимъ путемъ устанавливаютъ концевыя вѣхи M, N и P.

Дальнѣйшія работы по постановкѣ минъ не входятъ въ программу этой статьи.

2) Разбивку линій заграждения въ 3 ряда можно произвести болѣе короткимъ и едва ли менѣе точнымъ способомъ при помощи двухъ шлюпокъ, снабженныхъ секстаномъ и лаглинемъ длиною саженъ 100, разбитымъ черезъ каждые 10 ф. Къ лаглиню слѣдуетъ приспособить поплавки изъ бересты для увеличенія пловучести.

Работу можно производить слѣдующимъ образомъ. Установивъ начальную вѣху A (фиг. 2), одна изъ шлюпокъ привязываетъ къ нему конецъ раздѣленнаго лаглиня и, травя послѣдній, гребетъ по курсу заграждения. Когда вытравлено будетъ лаглиня 200 ф., бросаютъ вторую вѣху B. Другая шлюпка подходитъ въ этотъ моментъ къ вѣхѣ A и отвязываетъ лаглинь, который выбирается на первую шлюпку. Наблюдатель, находящійся на послѣдней, устанавливаетъ свой секстанъ на 90°. Между тѣмъ вторая шлюпка подходитъ къ первой, принимаетъ конецъ лаглиня и гребетъ по курсу, регулируемому съ первой шлюпки такимъ образомъ, чтобы изображеніе удаляющейся шлюпки (или вѣрнѣе вѣхи, приготовленной на ней для постановки) совпадало съ вѣхою A. Въ случаѣ, если шлюпка уклонится отъ назначеннаго курса, ей подаютъ сигналы маханіемъ флага (право, лѣво). Сообразно съ удаленіемъ шлюпки вытравливается лаглинь. Когда будетъ вытравлено 200 ф., бросается вѣха C. Закончивъ постановку послѣдней, шлюпка направляется по створу B—C далѣе. Лаглинь продолжаютъ травить до 400 ф., и на этомъ мѣстѣ ставятъ вѣху D. Точно такимъ же образомъ устанавливаются вѣхи E и F, при

чемъ, конечно, первая шлюпка переходитъ къ вѣхѣ A и держится у нея неподвижно.

По створамъ вѣхъ A—B, E—C и F—D ставятся концевыя вѣхи загражденія M, N и P.

Въ первыхъ двухъ случаяхъ я говорилъ о разстановкѣ 6 вѣхъ по угламъ двухъ квадратовъ; но эта фигура вовсе не обязательна: можно строить прямоугольники съ любою длиною сторонъ, лишь бы разстояніе между двумя сосѣдними линіями загражденія было равно 200 ф. Сущность способовъ отъ этого нисколько не измѣнится.

3) Въ случаѣ, если описанные способы окажутся сложными и по условіямъ времени мало примѣнимыми, тогда можно употребить болѣе скорый, но зато менѣе точный пріемъ.

Работа производится также двумя шлюпками, на одной изъ которыхъ имѣется размѣренный лаглинь или тросъ съ марками: на первомъ черезъ 10 ф., а на второмъ черезъ 50 ф. Обѣ шлюпки должны быть снабжены компасами. Первая шлюпка, придя на начальную точку загражденія, ставитъ вѣху A (фиг. 3) и идетъ вдоль первой линіи, держа курсъ по компасу. Пройдя нѣкоторое разстояніе, она ставитъ вторую вѣху B и продолжаетъ идти, направляясь теперь по створу вѣхъ A и B. Достигнувъ до конца загражденія, она ставитъ вѣху M. Вторая шлюпка между тѣмъ подходитъ къ вѣхѣ A, прикрѣпляетъ къ ней конецъ лаглиня и беретъ курсъ по компасу перпендикулярный къ линіи загражденія, травя въ то же время лаглинь. Когда марка лаглиня покажетъ, что шлюпка удалилась отъ A на 200 ф., бросаютъ третью вѣху C и установивъ ее, слѣдуютъ по створу AB пока не будетъ вытравлено 400 ф. лаглиня. Въ этомъ мѣстѣ бросаютъ вѣху D. Затѣмъ шлюпка возвращается къ A, снимаетъ лаглинь, идетъ къ вѣхѣ B, прикрѣпляетъ къ ней конецъ лаглиня и устанавливаетъ вѣхи F и E совершенно такимъ же образомъ, какъ были установлены вѣхи C и D. По окончаніи этихъ работъ, первая шлюпка по створу CE бросаетъ концевую вѣху N и по створу DF вѣху P. На этомъ заканчивается разбивка линій загражденія, остается отмѣтить мѣста минъ и разставить таковыя.

Описанный способъ не можетъ считаться вполнѣ точнымъ, такъ какъ поперечные галсы дѣлаются по компасу, а потому будутъ перпендикулярны къ фронту загражденія лишь теоретически; на практикѣ же, подъ вліяніемъ вѣтра и въ особенности теченія, они могутъ значительно уклониться въ ту или другую сторону; линіи же загражденія могутъ оказаться непараллельными между собою.

IV.

Для опредѣленія границъ миннаго загражденія вполнѣ достаточно точно опредѣлить и нанести на карту мѣста 6 концевыхъ вѣхъ, если загражденіе произведено въ 3 ряда и 4 вѣхъ, если имѣется 2 ряда минъ.

Для этой цѣли, по окончаніи разстановки минъ, концевыя вѣхи не снимаютъ, пока мѣста ихъ не будутъ точно опредѣлены.

Спеціальныхъ методовъ, предназначенныхъ именно для опредѣленія границъ загражденія, не существуетъ: приходится примѣнять общіе геодезическіе пріемы, иногда видоизмѣняя ихъ сообразно мѣстнымъ условіямъ.

Пріемовъ опредѣленія, а тѣмъ болѣе ихъ варіацій, довольно много. Одни изъ нихъ болѣе, другіе менѣе точны. Мы остановимся лишь на нѣкоторыхъ, которые могутъ дать болѣе надежные результаты. Примѣненіе того или другого пріема зависитъ прежде всего отъ видимости береговыхъ знаковъ и отъ времени, которымъ располагаетъ наблюдатель. Ниже мы разсмотримъ случаи наиболѣе возможные на практикѣ.

Случай (*A*).—Самые точные результаты получаются тогда, когда загражденіе поставлено вблизи берега въ виду двухъ береговыхъ знаковъ, положеніе которыхъ извѣстно и нанесено на карту и которые оба доступны для наблюдателя. Въ этомъ случаѣ опредѣленіе концевыхъ вѣхъ производится съ берега графически при помощи мензулы или какого-либо угломѣрнаго инструмента, напр. секстана или круга Пистора.

При мензульномъ опредѣленіи наблюдатель съѣзжаетъ на знакъ A (фиг. 4) со своимъ инструментомъ, на доску кото-

раго наклеенъ планъ данной мѣстности. Установивъ мензулу и оріентировавъ ее по знаку В, наблюдатель при помощи кипрегеля проводитъ засѣчки на вѣхи: A*a*, A*b*, A*c*, A*d* и т. д. Закончивъ эту работу, онъ переправляется на знакъ В, оріентируетъ мензулу по знаку А и визируетъ вѣхи кипрегелемъ, проводя соотвѣтствующія засѣчки B*a*, B*b*, B*c*, B*d* и т. д. Пересѣченіе двухъ засѣчекъ на одну и ту же вѣху вполнѣ опредѣляетъ мѣсто послѣдней, если только углы между засѣчками при *a*, *b*, *c*... не менѣе 30°.

Съ такою же точностью можно опредѣлить при данныхъ условіяхъ мѣста вѣхъ и безъ помощи мензулы, инструмента, вообще говоря, громоздкаго и работа съ которымъ требуетъ извѣстной практики. Можно ограничиться употребленіемъ секстана или круга Пистора, приборовъ для морскихъ офицеровъ болѣе привычныхъ. Въ этомъ случаѣ, такъ же какъ и въ предыдущемъ, наблюдатель отправляется на знакъ А и оттуда измѣряетъ углы между береговымъ знакомъ В и всѣми концевыми вѣхами загражденія, т. е. углы BA*a*, BA*b*, BA*c*... Затѣмъ переходитъ на знакъ В, съ него измѣряетъ углы между знакомъ А и тѣми же вѣхами, т. е. углы AB*a*, AB*b*, AB*c*, AB*d*... (фиг. 4). Такимъ образомъ для каждой вѣхи получится отдѣльный треугольникъ, въ вершинахъ котораго находятся береговыя знаки и данная вѣха. Вычисленіе сторонъ этихъ треугольниковъ по даннымъ: сторонѣ АВ и прилежащимъ къ ней угламъ представляетъ простую тригонометрическую задачу, требующую всего только нѣсколько минутъ на рѣшеніе; но можно избѣжать и такого вычисленія, примѣнивъ графическій методъ, который при хорошемъ выполненіи, дастъ не менѣе точные результаты. Для графической прокладки необходимо имѣть протракторъ, въ которомъ придется пользоваться только двумя ножками. Вычерчиваніе производится такъ: раздвинувъ ножки протрактора на измѣренный уголъ BA*a*, центръ прибора устанавливаютъ на точку А и поворачиваютъ ножки прибора такъ, чтобы острый край одной изъ нихъ точно проходилъ черезъ знакъ В. По срѣзу другой ножки проводятъ острымъ карандашомъ засѣчку A*a*. Затѣмъ устанавливаютъ протракторъ на новый уголъ BA*b*, центръ помѣщаютъ въ А,

одну ножку направляютъ въ точности на знакъ В и по другой ножкѣ проводятъ засѣчку на вѣху *b*. Такимъ образомъ прокладываютъ засѣчки со знака А на всѣ вѣхи. Покончивъ съ этимъ, устанавливаютъ протракторъ на уголъ АВ*a*, центръ помѣщаютъ на знакъ В, одну ножку направляютъ на знакъ А, а по срѣзу другой ножки проводятъ засѣчку со знака В на вѣху *a*. То же дѣлаютъ для всѣхъ прочихъ вѣхъ. Пересѣченіе двухъ засѣчекъ на одну и ту же вѣху опредѣляетъ мѣсто послѣдней. Способъ этотъ даетъ безукоризненные результаты, если углы между засѣчками при точкахъ *a*, *b*, *c*, *d*... будутъ не меньше 30°.

Случай (Б).—На берегу видны два нанесенные на карту знака, А и В (фиг. 4), но одинъ изъ нихъ недоступенъ для наблюдателя. Въ точкахъ *a*, *b*, *c*, *d* ... стоятъ концевыя вѣхи загражденія, положеніе которыхъ требуется опредѣлить. Мензула въ данномъ случаѣ примѣнена быть не можетъ, или по крайней мѣрѣ примѣненіе ея не принесетъ никакихъ выгодъ. Пользуются угловыми измѣреніями, для чего одинъ изъ наблюдателей отправляется съ секстаномъ на доступный знакъ А и оттуда измѣряетъ углы между знакомъ В и всѣми вѣхами загражденія, т. е. В*a*А, В*b*А, В*c*А, В*d*А... Другой наблюдатель, или тотъ же по окончаніи работъ на знакѣ А, отправляется на плюпкѣ къ вѣхамъ загражденія, подходитъ къ каждой изъ нихъ и измѣряетъ секстаномъ или кругомъ Пистора углы между знаками А и В, т. е. А*a*В, А*b*В, А*c*В, А*d*В... По этимъ измѣреніямъ мѣста вѣхъ опредѣляются вполнѣ точно помощью вычисленія или графически. Для вычисленій служатъ треугольники А*a*В, А*b*В..., въ которыхъ извѣстны: сторона АВ и два угла. Рѣшеніе треугольника представляетъ простую, всѣмъ извѣстную тригонометрическую задачу.

Чтобы не терять времени на вычисленія, лучше примѣнить графическій способъ, который требуетъ употребленія протрактора. Сначала, отложивъ поочередно углы В*a*А, В*b*А, В*c*А, В*d*А... на лимбѣ протрактора, ставятъ его центръ на точку А, одну изъ ножекъ направляютъ точно на знакъ В и проводятъ по другой ножкѣ рядъ засѣчекъ со знака А на всѣ вѣхи.

Покончивъ съ этимъ, ставятъ протракторъ на уголъ A*a*B, одну изъ ножекъ устанавливаютъ по засѣчкѣ A*a*, такъ чтобы она проходила черезъ знакъ A и двигаютъ протракторъ вдоль этой засѣчки до тѣхъ поръ, пока срѣзъ второй ножки не пройдетъ черезъ знакъ B. Затѣмъ нажимаютъ центральный штифтъ протрактора. Мѣсто прокола опредѣляетъ положеніе вѣхи. Точно такимъ же способомъ наносится на планѣ положеніе остальныхъ концевыхъ вѣхъ загражденія.

Способъ этотъ, какъ было упомянуто выше, вполнѣ точенъ, если наблюденія и прокладка были произведены правильно.

Случай (B).—На берегу видимъ только одинъ знакъ, нанесенный на планъ мѣстности, но въ виду загражденія стоитъ на якорѣ судно, имѣвшее возможность точно опредѣлить свое мѣсто по другимъ береговымъ знакамъ, невидимымъ съ района загражденія. По этимъ даннымъ требуется опредѣлить положеніе концевыхъ вѣхъ A, B, C, D... (фиг. 5).

Опредѣленіе вѣхъ при заданныхъ условіяхъ можетъ быть приведено къ случаямъ, описаннымъ подъ литерами (А) и (Б). Мы имѣемъ два знака: одинъ береговой N, и другой—судно S, стоящее на якорѣ, положеніе котораго извѣстно и нанесено на планъ мѣстности. Если мы имѣемъ возможность произвести угловыя измѣренія съ обоихъ пунктовъ, то задача рѣшается подобно описанной въ случаѣ (А); если же измѣренія можно сдѣлать только съ судна и мѣстъ расположенія вѣхъ, то придемъ къ случаю (Б).

Способъ этотъ во всякомъ случаѣ менѣе точенъ, нежели первые два. Источникъ погрѣшности заключается въ томъ, что судно, стоящее на якорѣ, лишь условно можно принять за геодезическій знакъ. Знакъ долженъ быть неподвижнымъ, а судно двигается вокругъ своего якоря, въ зависимости отъ направленія вѣтра и теченія; отсюда слѣдуетъ ожидать тѣмъ большей ошибки въ опредѣленіи вѣхъ, чѣмъ больше длина вытравленнаго каната. Погрѣшность можетъ быть если не устранена, то въ значительной мѣрѣ ослаблена, когда судно снова опредѣлитъ свое мѣсто непосредственно передъ измѣреніемъ съ него угловъ между береговымъ знакомъ и вѣхами загражденія.

Возможенъ и иной пріемъ рѣшенія той же задачи, но онъ будетъ менѣе точенъ. Это—комбинація компасныхъ пеленговъ и угловыхъ измѣреній. Съ судна берутъ пеленги по компасу на всѣ концевыя вѣхи загражденія, а шлюпка, подходя вплотную къ каждой изъ вѣхъ, измѣряетъ секстаномъ углы между береговымъ знакомъ N и своимъ судномъ S. Прокладка мѣстъ вѣхъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и опредѣленіе границъ загражденія, производится помощью протрактора. Сначала съ мѣста судна проводятъ исправленные пеленги на вѣхи, затѣмъ, раздвинувъ ножки протрактора напр. на уголъ NAS и закрѣпивъ ихъ въ такомъ положеніи, кладутъ одну изъ ножекъ вдоль пеленга AS такъ, чтобы конецъ ножки точно проходилъ черезъ мѣсто судна S. Затѣмъ двигаютъ протракторъ по линіи пеленга AS до тѣхъ поръ, пока срѣзъ второй ножки не прикоснется къ знаку N. Уколъ центральнаго штифта покажетъ мѣсто вѣхи A. Такимъ же способомъ опредѣляютъ мѣста и другихъ вѣхъ.

Описанный пріемъ опредѣленія границъ загражденія можетъ быть достаточно точнымъ лишь въ томъ случаѣ, если есть увѣренность въ вѣрности пеленговъ; другими словами, если девіація компаса точно извѣстна.

Случай (Г).—На берегу видны 3 знака, положеніе которыхъ на планѣ извѣстно. Требуется опредѣлить границы миннаго загражденія, не производя береговыхъ наблюденій.

Задачу эту можно безъ большого преувеличенія назвать универсальною. Къ ней обыкновенно стремятся свести всѣ случаи, когда необходимо точно опредѣлить какое-либо мѣсто въ морѣ. Рѣшеніе этой задачи далъ Потенотъ, по имени котораго она и называется. Останавливаться на теоріи опредѣленія по задачѣ Потенота, т. е. по измѣренію двухъ угловъ между тремя земными предметами, нѣтъ никакой надобности, такъ какъ она въ морскомъ мірѣ общензвѣстна; скажу лишь нѣсколько словъ о практическихъ пріемахъ измѣренія угловъ и прокладки на планъ. Шлюпка подходитъ къ каждой изъ вѣхъ загражденія вплотную, но держаться за вѣху не слѣдуетъ, чтобы не стащить ея съ мѣста. Наблюдатель секстаномъ измѣряетъ углы между тремя береговыми предметами, отмѣчая который уголъ правый и который лѣвый, считая отъ средняго знака. Окончивъ

измѣренія и снявъ если нужно концевыя вѣхи, шлюпка возвращается на судно, гдѣ производится по полученнымъ даннымъ прокладка мѣстъ вѣхъ на карту. Прокладка производится протракторомъ, для чего ножки послѣдняго устанавливаютъ на углы равные измѣреннымъ у каждой изъ вѣхъ, не забывая притомъ, что правые и лѣвые углы въ натурѣ должны соотвѣтствовать таковымъ же на протракторѣ. Затѣмъ, положивъ протракторъ на планъ, двигаютъ его такимъ образомъ, чтобы срѣзы ножекъ въ точности проходили черезъ 3 береговые знака. Когда это достигнуто, нажимаютъ центральный штифтъ и получаютъ на планѣ уколъ, который показываетъ мѣсто вѣхи. Такимъ же пріемомъ опредѣляютъ мѣста всѣхъ другихъ вѣхъ.

Въ опредѣленіи границъ загражденія по задачѣ Потенота возможны 2 частные случая:—

1) На берегу видны только два знака, но въ виду загражденія стоитъ на якорѣ судно, точно опредѣлившее свое мѣсто. Судно это можетъ играть роль третьяго недостающаго знака.

2) На берегу имѣется только одинъ знакъ, но въ виду загражденія стоятъ на якорѣ два судна, мѣста которыхъ извѣстны. Совокупность берегового предмета и двухъ судовъ доставитъ возможность опредѣлиться, хотя и безъ особенной точности. Дѣло въ томъ, что суда стоящія на якорѣ, не представляютъ собою неподвижныхъ предметовъ, но двигаются вокругъ своего якоря въ зависимости отъ направленія вѣтра и теченія. Можно, конечно, уменьшить ошибку, принявъ во вниманіе движеніе судовъ, но при перемѣнномъ вѣтрѣ или теченіи, когда судно во время измѣренія угловъ нѣсколько разъ перемѣнитъ свое мѣсто, такая поправка едва ли возможна. Въ общемъ описанный способъ не очень надеженъ, и его слѣдуетъ примѣнять только тогда, когда нѣтъ другого средства для опредѣленія границъ загражденія.

Описанные 4 способа опредѣленій вполнѣ точны, за исключеніемъ нѣкоторыхъ частныхъ случаевъ, упомянутыхъ подъ литерами (В) и (Г). Всѣ они базируются на береговые знаки, которые служатъ исходными точками для опредѣленія мѣстъ концевыхъ вѣхъ.

Возможны, однако, случаи, когда съ мѣста загражденія не видно никакихъ береговыхъ знаковъ; пользоваться же въ качествѣ таковыхъ разными мысками, возвышенностями, отдѣльными зданіями, въ точности нанесенія которыхъ на карту можно сомнѣваться,—нельзя. Возьмемъ частный случай: — мы желаемъ визировать оконечность мыска ABC съ точекъ *a* и *b*. Береговой знакъ имѣетъ то достоинство, что откуда бы на него ни смотрѣть, онъ всегда виденъ на одномъ и томъ же мѣстѣ, чего нельзя сказать про оконечности мысковъ. На фиг. 6 показано, что оконечность мыска ABC съ точки *a* усматривается въ A, а съ точки *b* въ B; разстояніе же AB можетъ быть довольно значительнымъ въ зависимости отъ очертанія берега. То же самое можно отнести и къ усматриваемымъ возвышенностямъ. Отсюда ясно слѣдуетъ, что къ визированію такого рода предметовъ слѣдуетъ относиться съ большою осторожностью и по возможности ихъ избѣгать, ибо ошибка въ опредѣленіи границъ загражденія можетъ вызвать роковыя послѣдствія.

Итакъ, возможны случаи, что съ мѣста загражденія не видно никакихъ береговыхъ знаковъ годныхъ для опредѣленій. Опредѣлиться, это значитъ въ нашемъ случаѣ связать мѣста вѣхъ загражденія съ пунктами, положеніе которыхъ на картѣ извѣстно. Если такихъ пунктовъ нѣтъ на берегу, то ихъ надо поискать въ морѣ. Естественнымъ пунктомъ для шлюпокъ служитъ собственное судно, если оно имѣло возможность точно опредѣлить свое мѣсто на картѣ. Не представляетъ особенной важности, если судно даже и не видно съ мѣста загражденія: все же по немъ можно произвести требуемое опредѣленіе границъ загражденія съ достаточною степенью точности, если, конечно, приняты всѣ необходимыя мѣры предосторожности для избѣжанія ошибокъ. Разберемъ нѣсколько относящихся сюда случаевъ.

Случай (Д).—Съ мѣста миннаго загражденія не видно никакихъ береговыхъ знаковъ, но въ виду его стоитъ судно, положеніе котораго на картѣ точно извѣстно. Требуется опредѣлить мѣсто концевыхъ минъ загражденія.

Задача эта можетъ быть рѣшена нѣсколькими способами, но всѣ они сводятся къ опредѣленію по пеленгу и угловой высотѣ рангоута судна.

*

Общій случай рѣшенія слѣдующій (фиг. 7): съ судна берутъ пеленги на всѣ концевыя вѣхи загражденія и отправляютъ шлюпку, снабженную секстаномъ или микрометромъ Люжоля, который имѣется почти на каждомъ военномъ суднѣ. Шлюпка подходитъ поочередно вплотную къ каждой концевой вѣхѣ, держится у нея на веслахъ, не придерживаясь за самую вѣху, чтобы не стащить ея съ мѣста. Наблюдатель въ это время измѣряетъ угловую высоту рангоута своего судна. Измѣреніе отъ каждой вѣхи должно производить не однократно, а раза 4 или 6, чтобы получить въ среднемъ болѣе точный результатъ. Съ цѣлью избѣжать ошибки въ угловой высотѣ рангоута, зависящей отъ мертваго хода микрометрическаго винта, слѣдуетъ измѣрить этотъ уголъ раза 2—3, ведя алидаду секстана сверху внизъ, т. е. отъ большихъ дѣленій къ малымъ и столько же разъ въ обратномъ порядкѣ, ведя алидаду отъ 0° до кажущагося соприкосновенія клотика мачты съ ватерлиніею судна.

Произведя всѣ требуемыя измѣренія, шлюпка снимаетъ, если потребуется, всѣ концевыя вѣхи и возвращается на судно, гдѣ производится прокладка на карту границъ загражденія. Вычисленіе разстояній отъ судна до вѣхъ по угловой высотѣ рангоута сводится къ рѣшенію прямоугольнаго треугольника по одному катету и углу ему противоположному. Катетомъ здѣсь служитъ линейная высота рангоута, а противолежащимъ угломъ угловая высота того же рангоута, измѣренная съ мѣста вѣхи. Вычисленіе настолько просто, что приводить формулу безполезно.

Можно обойтись и безъ вычисленій, если имѣются таблицы, спеціально составленныя для этого метода опредѣленія разстояній въ морѣ. Опредѣливъ тѣмъ или другимъ путемъ искомыя разстоянія до вѣхъ, прокладываютъ на картѣ исправленные пеленги и по нимъ откладываютъ найденныя разстоянія до вѣхъ, положеніе которыхъ такимъ образомъ опредѣлится.

Источники погрѣшностей этого способа слѣдующіе:—

1) Ошибка въ опредѣленіи мѣста судна, которая вызываетъ такую же ошибку въ опредѣленіи границъ загражденія. Чтобы ослабить вліяніе этой погрѣшности, рекомендуется опредѣлить самымъ старательнымъ образомъ мѣсто судна непосредственно

передъ взятіемъ пеленговъ на вѣхи, не травить и не подтягивать якорнаго каната до тѣхъ поръ, пока шлюпка не произведетъ всѣхъ порученныхъ ей измѣреній.

2) Ошибка въ компасныхъ пеленгахъ на вѣхи. Не говоря о томъ, что девіація компаса должна быть въ точности извѣстна, слѣдуетъ не ограничиваться взятіемъ одного пеленга на каждую вѣху, а повторить пеленгованіе раза 3—4. Средніе величины дадутъ болѣе точные результаты.

Можно взять серію пеленговъ только на одну вѣху, а между послѣднею и всѣми другими вѣхами измѣрить углы помощью секстана. Результаты получатся еще болѣе точными.

3) Ошибка въ измѣреніи угловой высоты рангоута. Погрѣшность въ этомъ отношеніи окажетъ вліяніе на вѣрность опредѣленія разстоянія вѣхи отъ судна. Выше было уже упомянуто, что для избѣжанія этой погрѣшности слѣдуетъ измѣрять нѣсколько разъ угловую высоту рангоута и среднее изъ измѣреній считать за вѣрное. Опытный наблюдатель едва ли сдѣлаетъ въ среднемъ ошибку превышающую 20″, но нельзя того же сказать про наблюдателя малоопытнаго, для котораго возможна ошибка въ 1′ и въ отдѣльныхъ случаяхъ даже до 2′. Погрѣшность въ разстояніи, въ зависимости отъ ошибки въ угловой высотѣ рангоута, выражается формулою:

$$dD = -\frac{D.\, d\alpha}{h.\, \cos^2\alpha},$$

гдѣ D есть разстояніе между вѣхою и кораблемъ, α—угловая высота рангоута и h—линейная высота того же рангоута.

Изъ формулы видно, что ошибка возрастаетъ прямо пропорціонально разстоянію отъ судна: чѣмъ судно дальше, тѣмъ погрѣшность больше. Является не безынтересный вопросъ: до какой величины можетъ достигнуть погрѣшность въ разстояніи вслѣдствіе ошибки въ измѣреніи угловой высоты рангоута на 20″, предполагая, что судно находится въ разстояніи около одной мили отъ мѣста заграждения?

Возьмемъ частный примѣръ. Пусть линейная высота рангоута равна 120 ф., угловая его высота найдена 1° 14′ 20″ (или 4 460″ по микрометру Люжоля) съ вѣроятною ошибкой въ 20″.

Требуется опредѣлить, какъ отразится эта ошибка на точности опредѣленнаго разстоянія.

Вычисленіе прямоугольнаго треугольника, по аргументамъ линейной и угловой высотъ рангоута, показываетъ, что искомое разстояніе равно 5 548, 9 ф., или около 792 саж. Ошибка же, зависящая отъ погрѣшности въ 20″ въ угловой высотѣ рангоута, выразится величиною въ $3^1/_2$ саж. Такою ошибкой можно пренебречь, особенно при прокладкѣ на картѣ, масштабъ которой 1 миля въ дюймѣ, гдѣ ошибка эта произведетъ неточность почти незамѣтную для глаза, а именно: 0″,004.

Конечно, если ошибка въ углѣ будетъ не 20″, а больше, то и погрѣшность въ прокладкѣ будетъ во столько же разъ больше.

Случай (*E*).—Съ мѣста загражденія не видно никакихъ береговыхъ знаковъ, но въ виду стоитъ на якорѣ судно, положеніе котораго извѣстно. Судно рангоута не имѣетъ и опредѣлить по этому способу разстояніе до него невозможно. Требуется найти мѣсто концевыхъ вѣхъ загражденія: A, B, C, D, E, F и тѣмъ опредѣлить границы послѣдняго.

Задача эта можетъ быть рѣшена съ достаточною точностью комбинаціей пеленговъ съ угловыми измѣреніями.

Пусть A, B, C, D, E и F—мѣста концевыхъ вѣхъ (фиг. 8), S—стоящее на якорѣ безрангоутное судно. Опредѣленіе производится слѣдующимъ способомъ. Съ судна отправляютъ шлюпку, которая ставитъ гдѣ-нибудь внѣ района загражденія вспомогательную вѣху G съ такимъ расчетомъ, чтобы въ Δ AGS не было чрезмѣрно острыхъ или тупыхъ угловъ и чтобы разстояніе AG было не больше 100—150 саж. Поставивъ вѣху G, шлюпка привязываетъ къ ней размѣренный лаглинь съ марками черезъ 10 ф. и съ поплавками и измѣряетъ разстояніе между вѣхами A и G. Закончивъ эту работу и имѣя у борта вѣху A, берутъ углы между вѣхою G, всѣми вѣхами загражденія и судномъ S. Отсюда направляются снова къ G, выбирая по пути лаглинь. Съ точки G измѣряютъ углы между A, всѣми вѣхами загражденія и S. На этомъ заканчиваются всѣ шлюпочныя работы. Съ судна между тѣмъ берутъ серію пеленговъ на вѣхи A и G и

вычисляютъ изъ нихъ средніе для каждой изъ вѣхъ. Затѣмъ рѣшаютъ треугольникъ AGS по даннымъ: сторонѣ AG и угламъ GAS и AGS. Находятъ длину сторонъ AS и GS. Положивъ на картѣ исправленные пеленги AS и GS и отложивъ вычисленныя разстоянія, опредѣляютъ мѣста вѣхъ A и G, которыя теперь служатъ уже какъ основные пункты для опредѣленія границъ загражденія. Дальнѣйшая прокладка сводится къ описанному выше случаю (A) и не представляетъ никакихъ особенностей.

Точность способа главнымъ образомъ зависитъ отъ вѣрности измѣренія разстоянія между основными вѣхами A и G.

Случай (Ж). — Съ мѣста загражденія не видно ни береговыхъ знаковъ, ни собственнаго судна, которое тѣмъ не менѣе стоитъ гдѣ-нибудь вблизи, но скрыто уступомъ берега. Мѣсто судна точно извѣстно и нанесено на карту. Требуется опредѣлить положеніе на картѣ концевыхъ вѣхъ загражденія.

Задача эта рѣшается только косвеннымъ путемъ.

Пусть A, B, C, D, E и F — концевыя вѣхи, S — мѣсто судна (фиг. 9). Съ судна высылаютъ шлюпку съ 2 вѣхами при наблюдателѣ, снабженномъ секстаномъ. Шлюпка, не теряя изъ виду своего судна, идетъ по направленію къ мѣсту загражденія и когда откроются всѣ вѣхи, бросаетъ свою вспомогательную вѣху приблизительно на створѣ B—D—F въ точкѣ R. Приходить точно на створъ нѣтъ никакой надобности. Затѣмъ держась у поставленной вѣхи R, имѣя ее у борта, измѣряютъ подрядъ разъ 6—10 угловую высоту рангоута своего судна и закончивъ эту работу, идутъ произвольнымъ курсомъ далѣе, не теряя попрежнему своего судна изъ виду. Подойдя къ другому концу загражденія, приблизительно у створа вѣхъ A—B—C бросаютъ вторую вспомогательную вѣху N. Съ этой точки сначала разъ 6—10 измѣряютъ угловую высоту рангоута своего судна, а затѣмъ углы между вѣхою R и всѣми вѣхами загражденія. Потомъ снова возвращаются къ вѣхѣ R и съ этой точки измѣряютъ углы между N и всѣми прочими вѣхами. Снявъ затѣмъ концевыя вѣхи A, B, C, D, E и F, шлюпка возвращается на судно.

На суднѣ между тѣмъ берутъ серію пеленговъ на вѣхи N и R и выводятъ изъ нихъ среднія величины.

Мѣста вѣхъ R и N опредѣляются по пеленгу и угловой высотѣ рангоута, какъ было описано въ случаѣ (Д). Обѣ эти вѣхи служатъ основными знаками для опредѣленія границъ загражденія. Съ нихъ измѣрены углы между всѣми вѣхами, а потому нанесеніе мѣстъ послѣднихъ на карту можетъ быть произведено по пріему, указанному въ случаѣ (А) при опредѣленіи вѣхъ по угламъ, измѣреннымъ секстаномъ съ двухъ береговыхъ знаковъ.

Точность способа зависитъ исключительно отъ вѣрности опредѣленія мѣстъ вспомогательныхъ вѣхъ N и R.

Случай (З). — Можетъ случиться, что съ мѣста загражденія не видно никакихъ береговыхъ знаковъ, нѣтъ въ виду и судна; но если отойти отъ загражденія мористѣе или въ сторону, то береговые знаки открываются. При такихъ обстоятельствахъ необходимо прибѣгнуть къ постановкѣ вспомогательныхъ вѣхъ внѣ района загражденія, въ виду береговыхъ знаковъ, по которымъ, однимъ изъ изложенныхъ способовъ, можно точно опредѣлить свое мѣсто.

Надо поставить двѣ вспомогательныя вѣхи и съ каждой изъ нихъ измѣрить углы между всѣми другими вѣхами. Опредѣленіе границъ загражденія производится по пріему описанному въ случаѣ (А).

Точность способа зависитъ отъ вѣрности опредѣленія вспомогательныхъ вѣхъ.

Случай (И). — Если съ мѣста загражденія не видно береговыхъ знаковъ, но судно, находясь мористѣе, можетъ опредѣляться по пеленгамъ, то нанести на карту мѣста концевыхъ вѣхъ загражденія можно безъ особенныхъ затрудненій, хотя и не особенно точно, по слѣдующему способу. Судно приходитъ на видъ загражденія въ точку А (фиг. 10) и становится на якорь. Выждавъ, когда судно вполнѣ установится по вѣтру или теченію, опредѣляютъ его мѣсто по пеленгамъ или угламъ береговыхъ предметовъ и вслѣдъ затѣмъ пеленгуютъ всѣ видимыя вѣхи загражденія. Покончивъ съ этимъ, снимаются съ

якоря и переходятъ на другое мѣсто B, гдѣ снова становятся на якорь и опредѣляютъ свое мѣсто. Снова пеленгуютъ всѣ вѣхи.

Пересѣченіе пеленговъ, взятыхъ изъ двухъ точекъ на одну и ту же вѣху, опредѣляетъ на картѣ мѣсто послѣдней.

Точность этого способа не особенно высока и зависитъ между прочимъ отъ вѣрности девіаціи компаса.

Описанные примѣры исчерпываютъ почти всѣ случаи опредѣленія границъ миннаго загражденія, предполагая, что работа производится днемъ. Что касается ночныхъ опредѣленій, то они крайне затруднительны, чтобы не сказать невозможны. Конечно, надо ожидать, что встрѣтятся случаи, когда окажется необходимымъ поставить заграждение ночью, но опредѣлять его границы слѣдуетъ все-таки днемъ.

Ночныя работы имѣютъ много неудобствъ: трудно найти начальную точку загражденія; приходится идти по компасу и опредѣляться по такому ненадежному элементу, какъ измѣренная лотомъ глубина; найдя же хоть приблизительно точку, съ которой слѣдуетъ начинать работы, трудно разбить линіи загражденія, т. е. разбить ихъ въ смыслѣ установки вѣхъ и створовъ можно, пользуясь размѣреннымъ линемъ и компасомъ, но идти по створамъ ночью нельзя, ибо ихъ не видно, если не привѣсить къ каждой вѣхѣ легкаго фонаря соотвѣтственнаго цвѣта или если мѣсто загражденія не освѣщено прожекторомъ.

Почти въ той же мѣрѣ затруднительна постановка минъ минными транспортами въ ночное время. Идя по компасному курсу, транспортъ подвергается вліянію теченій, сила и направленіе которыхъ часто бываютъ неизвѣстны, особенно если дѣло касается приливныхъ и отливныхъ теченій. Кромѣ того, и на показанія компаса не слѣдуетъ очень полагаться. Дѣло въ томъ, что съ каждою миной выбрасывается за бортъ извѣстное количество желѣза въ видѣ минныхъ якорей. Если минъ поставлено довольно много, то исчезновеніе съ транспорта значительнаго количества желѣза непремѣнно окажетъ вліяніе на компасъ, измѣнивъ его девіацію. По этой причинѣ можетъ

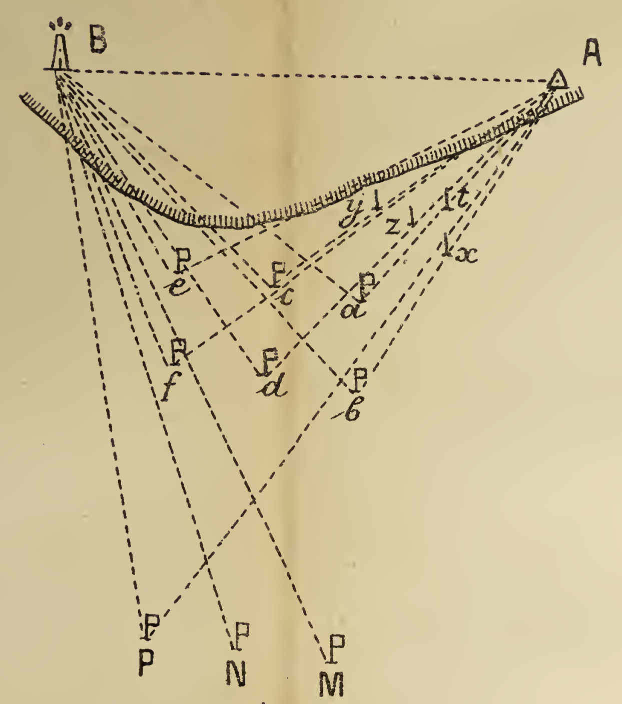
случиться, что дѣйствительный курсъ транспорта будетъ имѣть мало общаго съ курсомъ проложеннымъ на картѣ. Опредѣлить же свое мѣсто по пеленгамъ транспортъ въ большинствѣ случаевъ не имѣетъ возможности, такъ какъ въ военное время маячные огни погашены.

Н. Родзевичъ.

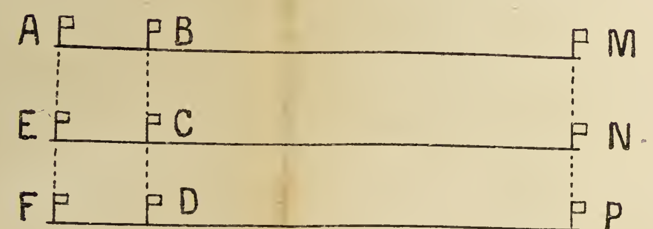
КДЕН

Къ ст. „ОПРЕДѢЛЕНІЕ ГРАНИЦЪ МИННЫХЪ ЗАГРАЖДЕНІЙ“.

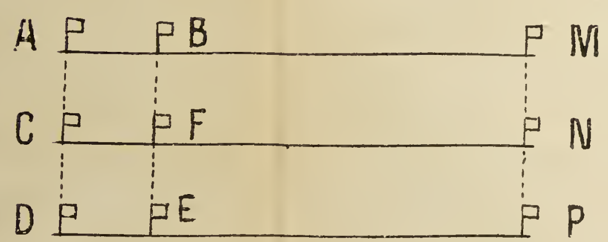
Фиг. 1.



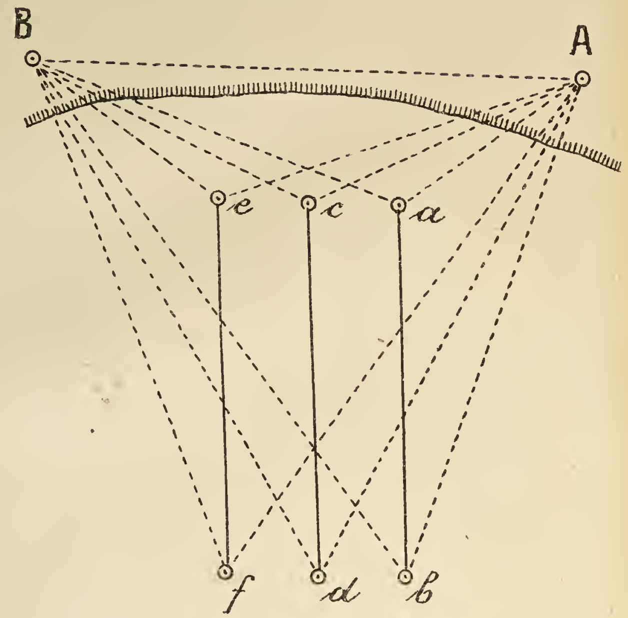
Фиг. 2.



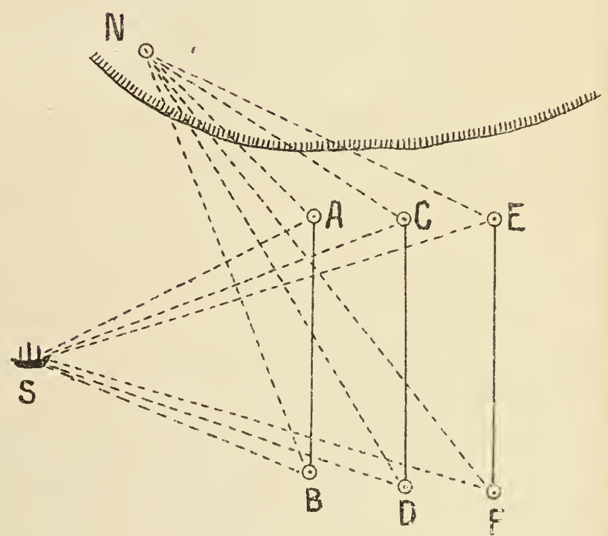
Фиг. 3.



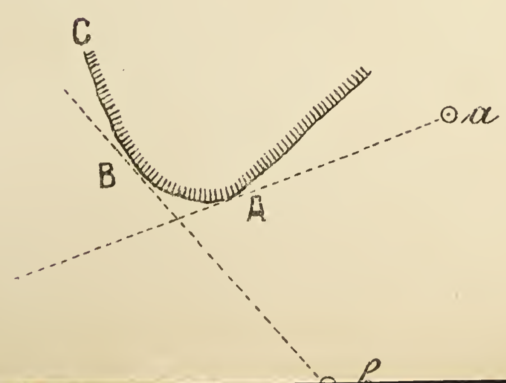
Фиг. 4.



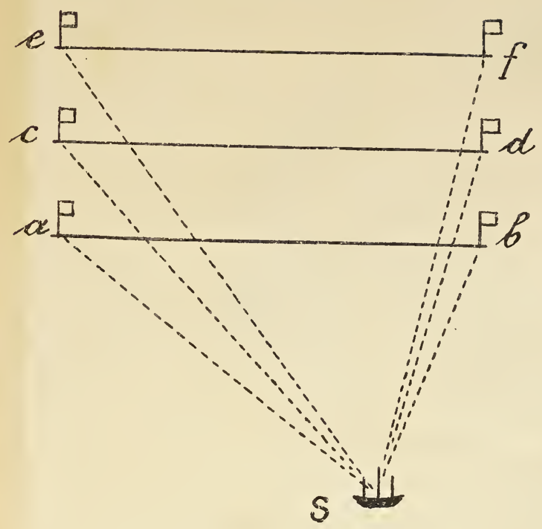
Фиг. 5.



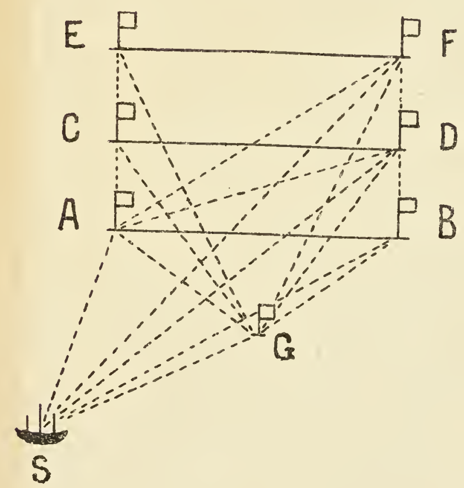
Фиг. 6.



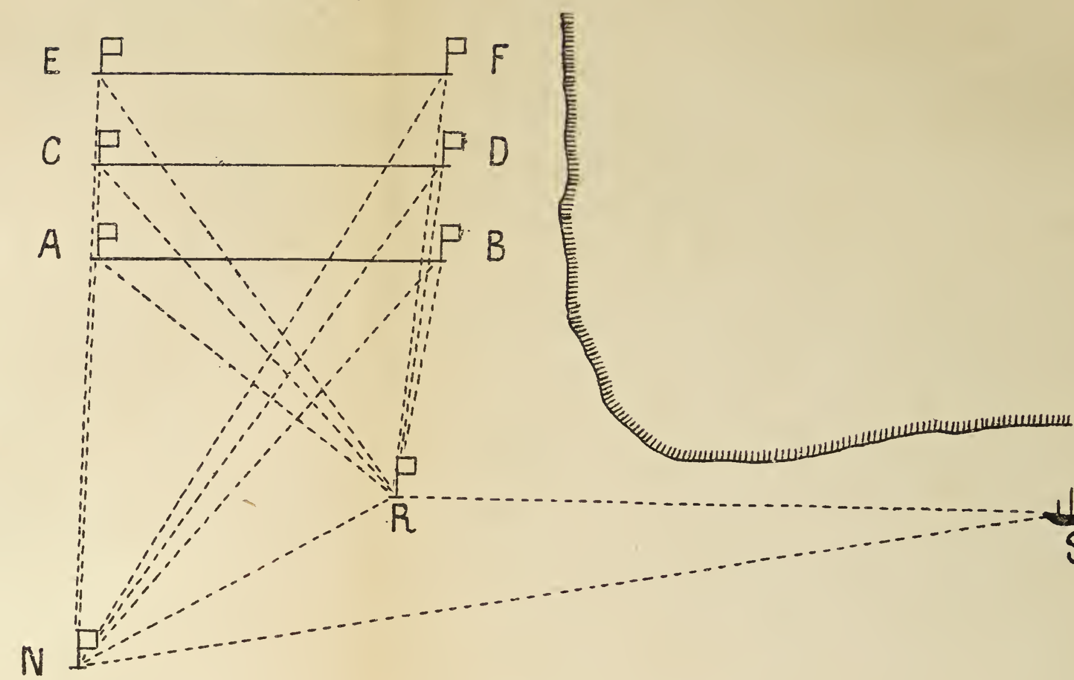
Фиг. 7.



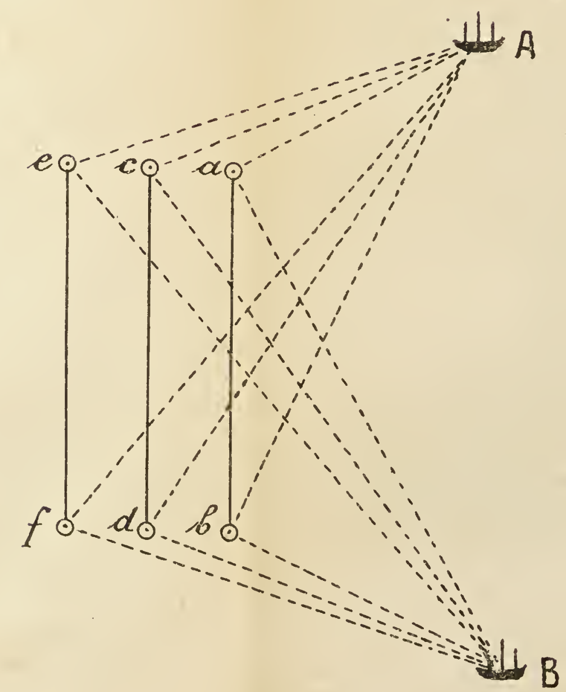
Фиг. 8.



Фиг. 9.



Фиг. 10.



типо-лит. м. м.

ЛАБОРАТОРІЯ ДЛЯ ИСПЫТАНІЯ МАТЕРІАЛОВЪ ВЪ СПЕЦІИ (*).

Для изслѣдованія качествъ смазочныхъ веществъ, топлива, цементовъ, діэлектрическихъ матеріаловъ, красокъ и пр. метрическая лабораторія располагаетъ приспособленными для того приборами, о коихъ мы дадимъ также краткія свѣдѣнія.

Цементъ.—По отношенію къ цементамъ производятся обыкновенно опыты для выясненія способности затвердѣванія, мелкости измалыванія, дѣйствительнаго удѣльнаго вѣса и наименьшаго сгущенія, сопротивленія на разрывъ и сжатіе.

Для опыта относительно способности затвердѣванія, имѣющаго цѣлью выяснить—быстро или медленно цементъ затвердѣваетъ, употребляется извѣстная нормальная игла Виката.

Мелкость измалыванія опредѣляется пропусканіемъ цемента сквозь сито въ 900 дырочекъ на кв. с.-м., а затѣмъ сквозь другое съ 5 000 дырочекъ на кв. с.-м.

Дѣйствительный удѣльный вѣсъ опредѣляется посредствомъ волюменометра (для измѣренія объемовъ сыпучихъ тѣлъ), состоящаго изъ хрустальнаго сосуда, въ шейку котораго можетъ быть вставлена трубка, раздѣленная на сантиметры. Сосудъ наполняется бензиномъ (который не связывается съ цементомъ) до нуля на шкалѣ; затѣмъ, по всыпаніи въ сосудъ опредѣленнаго вѣса p цемента, опредѣляется объемъ v, обозначаемый приподнятіемъ уровня жидкости. Отношеніе $\frac{p}{v}$ даетъ дѣйствительный удѣльный вѣсъ цемента.

Удѣльный вѣсъ наименьшаго сгущенія опредѣляется посредствомъ сосуда извѣстнаго объема, въ которомъ цементъ, про-

---

(*) См. «Морск. Сборн.» 1904 г., № 4.

ходя сквозь сито, располагается болѣе или менѣе однообразно и въ состояніи наименьшаго сгущенія.

Пробы на сжиманіе цемента производятся при помощи особой машины для сжатія (Амслера), описанной уже выше, надъ кубами въ 5 с.-м. длиною въ каждомъ направленіи.

Пробы на разстяженіе производятся надъ брусками въ формѣ 8, посредствомъ машины, спеціально для этой цѣли приспособленной, снабженной зажимами соотвѣтствующей формы для захватыванія брусковъ, имѣющихъ особую, вышеупомянутую форму.

Машина для пробы цемента на растяженіе.—Машина эта (фиг. 8) состоитъ, главнымъ образомъ, изъ рычага слегка наклоннаго въ вертикальной плоскости; на конецъ A короткаго плеча этого рычага передается усиліе натяженія, которому подвергается брикетикъ или брусокъ изъ испытуемаго цемента, помѣщенный между особыми тисками BB. Конецъ C длиннаго плеча рычага кончается грузомъ D. Усиліе натяженія, приложенное къ бруску, заставляетъ рычагъ повернуться вокругъ цапфы, при чемъ происходитъ приподнятіе длиннаго плеча и, слѣдовательно, груза сообщеннаго съ этимъ плечомъ.

Плечо C, снабженное указателемъ F, слѣдуетъ при движеніи своемъ по дугѣ съ дѣленіями E, на которой отмѣчаются величины послѣдовательно производящихся усилій, уравновѣшивающихся грузомъ D, при его различныхъ положеніяхъ. Какъ только произойдетъ изломъ бруска, грузъ не займетъ первоначальнаго положенія, но при помощи особой собачки, движущейся по зубчаткѣ, останется въ положеніи, занятомъ имъ въ моментъ излома. Усиліе дѣйствующее на брусокъ производится посредствомъ механизма, состоящаго изъ безконечнаго винта G и зубчатаго сектора H. Максимальное усиліе, достигаемое посредствомъ этой машины, составляетъ около 300 к.-гр.

Машина для испытанія сопротивленія изнашиванію (*Амслеръ-Лаффонъ*).—Машина эта пріобрѣтена недавно и очень полезна для производства сравнительныхъ опытовъ, относящихся къ сопротивленію разныхъ матеріаловъ изнашиванію, какъ напр.: цементы, металлы, линолеумъ, разнаго рода облицовка и т. п.

Способъ опредѣленія посредствомъ этой машины сопротивленія матеріаловъ изнашиванію заключается въ слѣдующемъ: испытываемое тѣло должно имѣть плоскую поверхность, которою удерживается въ соприкосновеніи съ плоскостью горизонтальнаго чугуннаго диска. Чугунный дискъ вращается около своей вертикальной оси; между дискомъ и испытуемымъ матеріаломъ насыпается наждачный порошекъ, песокъ или крупинки стали, смотря по надобности въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ. По истеченіи нѣкотораго времени дѣйствія диска, измѣряется, насколько именно испытуемое тѣло утратило въ своемъ вѣсѣ. Естественно, что сопротивленіе изнашиванію будетъ тѣмъ меньше, при тѣхъ же самыхъ условіяхъ, чѣмъ меньше окажется потеря въ вѣсѣ.

Чугунный дискъ въ этомъ приборѣ приводится въ движеніе посредствомъ ременной передачи. Особый счетчикъ указываетъ въ любой моментъ работу, исполненную съ начала опыта.

Сверхъ диска находится неподвижная рама, съ двумя подвѣсками, симметрично расположенными, къ которымъ могутъ быть прикрѣпляемы два куска одного и того же испытуемаго матеріала или же два куска разныхъ матеріаловъ, которые требуется сравнить. На станкѣ есть еще два ящика, могущіе быть наполнены пескомъ или наждачнымъ порошкомъ и вытеканіе коихъ можетъ быть регулируемо. И, наконецъ, къ рамѣ же придѣланы еще двѣ системы щетокъ, подводящихъ наждакъ, падающій изъ ящичковъ, подъ испытуемый матеріалъ и убирающихъ его снова, послѣ того какъ онъ будетъ, такъ сказать, использованъ. Подвѣски, къ которымъ прикрѣпляется испытуемый матеріалъ, могутъ передвигаться въ стороны для того, чтобы можно было измѣнять разстояніе ихъ отъ центра диска, въ предѣлахъ отъ 15 до 35 с.-м. Подвѣскамъ сообщается вращательное движеніе около вертикальной оси, и движеніе это регулируется такимъ образомъ, чтобы испытуемый матеріалъ дѣлалъ одинъ оборотъ въ то время, какъ дискъ сдѣлаетъ ихъ 50. Это движеніе испытуемаго матеріала необходимо для достиженія правильнаго изнашиванія и во избѣжаніе образованія бороздъ на поверхности куска соприкасающагося съ дискомъ. На подвѣски, поддерживающія испытуемый матеріалъ,

можно накладывать грузъ, состоящій изъ нѣсколькихъ чугунныхъ гирь, для измѣненія давленія, производимаго этимъ матеріаломъ на горизонтальный дискъ. Такое давленіе можетъ быть доводимо до 30 к.-гр.

Смазочныя масла.—Опыты, производящіеся обыкновенно въ метрической лабораторіи надъ смазочными маслами, имѣютъ цѣлью, главнымъ образомъ, опредѣленіе температуры воспламененія, степени вязкости и смазывающей, такъ сказать, способности, но опыты эти распространяются и на химическій ихъ анализъ.

Приборъ Мартенса-Пенскаго.—Для опредѣленія температуры воспламененія метрическая лабораторія располагаетъ приборомъ Мартенса-Пенскаго. Приборъ этотъ состоитъ изъ металлическаго сосуда, въ который наливается испытуемое масло. Сосудъ снабженъ крышкой, черезъ которую въ самый сосудъ пропущены термометръ и мѣшалка; кромѣ того, въ крышкѣ имѣется еще отверстіе, закрывающееся посредствомъ вращающейся пластинки. Металлическое тѣло, соприкасающееся съ сосудомъ, все время поддерживается горячимъ посредствомъ спиртоваго пламени, и въ свою очередь производитъ равномѣрное и постепенное нагрѣваніе масла. Опредѣленіе температуры воспламененія производится посредствомъ открыванія отъ времени до времени вращающейся пластинки, при чемъ къ поверхности масла подносится небольшое пламя до тѣхъ поръ, пока не вспыхнутъ пары, поднимающіеся надъ масломъ.

Приборъ Энглера.—Для опредѣленія степени вязкости метрическая лабораторія располагаетъ тремя типами приборовъ: Энглера, Пальяни и Капфа.

Приборъ Энглера слишкомъ хорошо извѣстенъ, чтобы оказывалась надобность описывать его подробно. Напомнимъ только, что посредствомъ этого прибора измѣряется степень вязкости, при чемъ сравнивается время, необходимое для прохода испытуемаго масла въ капиллярное отверстіе, съ временемъ, требующимся такому же количеству прѣсной воды при 20° Ц. или самаго чистаго оливковаго масла съ содержаніемъ не болѣе 2° кислотъ, для того чтобы пройти сквозь такое же отверстіе. Обыкновенно количество воды (или количество масла), къ ко-

торому относится мѣра времени, составляетъ 40 куб. с.-м. Время, нужное для того, чтобы это количество воды прошло сквозь отверстіе, составляетъ около 52 секундъ.

Приборъ Пальяни.—Приборъ этотъ состоитъ собственно изъ двухъ отдѣльныхъ частей; одна служитъ для того, чтобы при помощи столба воды, высота коего можетъ быть измѣняема, производить давленіе, при которомъ будетъ происходить вытеканіе масла; другая же служитъ пріемникомъ для вытекающаго масла. Первая часть представляетъ собою цилиндрическій стеклянный сосудъ, закрытый вверху и имѣющій въ днѣ три металлическія трубки, одна изъ которыхъ поднимается почти до верхней части сосуда; вторая, очень короткая, снабжена краномъ и служитъ для опоражниванія самаго сосуда; третья, тоже короткая, снабжена длинною резиновою трубкой, заканчивающейся стеклянною воронкой, могущей подниматься и опускаться, вдоль стойки съ дѣленіями, такъ что, по желанію, можно измѣнять давленіе воды наполняющей воронку, резиновую трубку и часть цилиндрическаго сосуда, въ пустомъ пространствѣ остающемся поверхъ уровня жидкости въ самомъ сосудѣ. Болѣе длинная трубка, устроенная въ днѣ и открывающаяся выше какъ разъ въ этомъ пространствѣ, приводится посредствомъ резиновой трубки въ сообщеніе съ сосудомъ, изъ котораго вытекаетъ масло. Этотъ сосудъ и тотъ, въ который наливается масло, соединяются и помѣщаются, на время опытовъ, въ металлическую кадочку, снабженную соотвѣтствующимъ стекляннымъ оконцемъ для наблюденія за высотою уровня масла.

Кадочка эта наполнена водой, въ которой, посредствомъ спиртовой лампы, поддерживается опредѣленная и постоянная температура. Элементы, отмѣчаемые при каждомъ испытаніи, заключаются въ слѣдующемъ: p (въ с.-м. воды) — давленіе, производимое спеціальнымъ вышеописаннымъ приборомъ; v— объемъ масла, надъ которымъ производится опытъ (въ куб. с.-м.); t—температура масла, Т—время вытеканія (въ секундахъ). Если К будетъ постоянною величиной прибора, то вязкость масла выраженная въ граммахъ будетъ $g = \mathrm{K}\,\frac{p}{v}\,\mathrm{T}$.

Приборъ Пальяни довольно сложенъ при пользованіи имъ, требуетъ большого вниманія и много навыка со стороны работающаго. По этимъ причинамъ онъ употребляется довольно рѣдко.

Приборъ Канфа.—Этотъ приборъ устроенъ слѣдующимъ образомъ: небольшой стальной стержень вложенъ въ стальную же коробку нѣсколько большаго діаметра. Стержень упирается однимъ изъ своихъ концовъ въ дно коробки и соединенъ непосредственно, на другомъ же своемъ концѣ, съ маленькимъ электрическимъ двигателемъ. Въ полость коробки, между стержнемъ и стѣнками ея, наливается испытуемое масло, такъ чтобы стержень всецѣло оказался бы въ немъ погруженнымъ. Затѣмъ, по приведеніи въ дѣйствіе двигателя, стержень быстро вращается, масло оказываетъ замѣтное сопротивленіе этому движенію, и сопротивленіе будетъ тѣмъ больше, чѣмъ значительнѣе окажется степень вязкости испытуемаго масла. Число оборотовъ стерженька, равно какъ и интенсивность тока въ двигателѣ, указываемая амперометромъ, раздѣленнымъ на десятыя части ампера, подвергнутся, въ зависимости отъ сопротивленія, оказываемаго масломъ, колебаніямъ, которыя, если только останется постоянной разница потенціаловъ на зажимахъ, и будутъ служить показателемъ большей или меньшей вязкости испытуемаго масла. Сравненіе и въ этомъ случаѣ производится съ самымъ чистымъ оливковымъ масломъ.

Приборъ снабженъ, кромѣ того, термометромъ для опредѣленія температуры масла во время испытанія.

Приборъ Байлей.—Въ метрической лабораторіи имѣются два прибора этого рода, состоящіе изъ цилиндрической стальной оси, поддерживаемой на нѣкоторомъ ея протяженіи, тамъ гдѣ діаметръ ея нѣсколько больше, чѣмъ во всей остальной части, двумя мѣдными подшипниками, на которые надавливаютъ два рычага, поддерживающіе въ свою очередь двѣ передвижныя гирьки, такъ чтобы можно было измѣнять давленіе, производимое самыми подшипниками на ту часть оси, которую они охватываютъ. Между подшипниками и осью наливается нѣсколько капель (обыкновенно три) испытуемаго смазочнаго матеріала; ось, снабженная шкивами, для передачи движенія

отъ механизма мастерской, приводится слѣдовательно въ движеніе съ постоянною равномѣрною скоростью, составляющею, обыкновенно, 1 500 оборотовъ въ минуту. Термометръ, вдѣланный въ верхній подшипниковый вкладышъ, показываетъ, въ каждый моментъ, температуру этого вкладыша. Посредствомъ постоянной, уже упомянутой выше, скорости, ось можетъ дѣлать 30 000 оборотовъ, при чемъ температура подшипниковаго вкладыша отмѣчается каждыя 5 минутъ. А потому можетъ быть вычерчена діаграмма температуръ полученныхъ за все время.

Очевидно, что смазывающая способность испытуемаго масла будетъ тѣмъ больше, чѣмъ менѣе быстро будетъ повышаться температура, за тотъ же промежутокъ времени. Измѣняя положеніе груза на рычагахъ, можно испробовать одинъ и тотъ же смазочный матеріалъ при различныхъ давленіяхъ на ось. Конечно при помощи прибора Байлея, можно получить только сравнительныя данныя смазочныхъ веществъ.

Приборъ Гудмана. — Приборъ этотъ (фиг. 9) даетъ возможность изучить относительное треніе металловъ, употребляемыхъ для подшипниковъ въ машинахъ а, кромѣ того, имъ можно пользоваться для изслѣдованія свойствъ смазочныхъ веществъ. Сколько намъ извѣстно, экземпляръ, имѣющійся въ лабораторіи — единственный въ Италіи и, такъ какъ дѣло идетъ о приборѣ значительной важности, то мы считаемъ не лишнимъ описать его нѣсколько подробнѣе.

Пустотѣлая стальная ось А наружнаго діаметра въ 152 м.-м. соединена непосредственно съ осью электрическаго двигателя, могущаго, въ случаѣ надобности, развивать максимальную силу въ 26 лошадей. Ось поддерживается двумя парами фрикціонныхъ колесъ В, имѣющихъ діаметръ въ 850 м.-м.; колеса эти, значительно уменьшая треніе, не допускаютъ ось нагрѣваться. Кусокъ стали С, на подобіе дуги, охватываетъ ось въ верхней части; въ этотъ кусокъ вдѣлана чугунная коробка D, въ которую помѣщается испытуемый металлъ, хорошо обточенный, и такъ, чтобы онъ прикасался во всѣхъ точкахъ къ той части оси, которую охватываетъ. Дуга С продолжается въ горизонтальномъ направленіи, вправо и влѣво, въ видѣ двухъ

стержней EE, по которымъ могутъ передвигаться два большіе груза FF. Кромѣ того, на этой дугѣ придѣланы два ножа, на которые подвѣшены два шатуна GG, держащіе посредствомъ двухъ другихъ ножей поперечину H. Посреди этой поперечины прикрѣпленъ винтовой стержень изъ двухъ кусковъ, соединенныхъ между собой гайкой K; нижній конецъ этого стержня соединенъ съ системой рычаговъ LL. Перемѣщая большой грузъ M по послѣднему рычагу этой системы, можно измѣнять давленіе между подушкой и осью въ значительныхъ предѣлахъ.

Термометръ N, вдѣланный въ отверстіе въ подушкѣ, даетъ возможность слѣдить, въ любой моментъ, за температурой подушки.

Благодаря пустотѣлости оси, черезъ нее можно пропускать воду (регулируемую, въ случаѣ надобности, посредствомъ крана), для поддержанія равномѣрности температуры оси и подушки.

По приведеніи оси въ движеніе, треніе, происходящее между валомъ и подушкой, стремится увлечь дугу, къ которой прикрѣплена подушка, по направленію вращенія и наклонить, вслѣдствіе этого, плечи EE, служащія продолженіемъ самой дуги и располагающіяся горизонтально во время остановки машины, въ этомъ же направленіи. Чтобы возстановить равновѣсіе и заставить плечи прійти въ ихъ первоначальное, горизонтальное положеніе, необходимо передвинуть грузъ вдоль котораго-нибудь изъ плечъ; равновѣсіе возстановится, когда моментъ (вызываемый этимъ передвиганіемъ) относительно геометрической оси вала, приведеннаго въ движеніе, будетъ какъ разъ равенъ моменту, относительно той же оси, сопротивленія тренію. И такъ какъ плечи этихъ моментовъ извѣстны и извѣстна также одна изъ силъ (грузъ), то легко будетъ вывести и другую, т. е. сопротивленіе тренію. Во избѣжаніе, впрочемъ, необходимости вычисленій, на плечѣ E проставлены дѣленія, по которымъ легко отсчитывать (по англійской книжкѣ) сопротивленіе тренія, соотвѣтствующаго каждому изъ положеній груза. Раздѣливъ, затѣмъ, сопротивленіе тренія на давленіе производимое осью на подушку, получаемъ, какъ извѣстно, коефиціентъ тренія.

Плечъ съ передвигающимся грузомъ два, но практика выработала правило, продѣлавъ опытъ, повернуть ось въ какомъ-нибудь направленіи, и повторить его, повернувъ ось въ противоположномъ направленіи, сохраняя въ то же время безъ измѣненія всѣ прочія условія давленія, скорости и пр.

Давленіе подушки на ось можетъ быть измѣняемо въ предѣлахъ отъ 400 до 14 000 фн. При помощи прибора Гудмана можно опредѣлять коефиціентъ тренія различныхъ бѣлыхъ металловъ (антифрикціонныхъ), или же при одномъ и томъ же металлѣ и различныхъ смазочныхъ веществахъ. Можно опредѣлять, кромѣ того, какимъ именно измѣненіямъ подвергается этотъ коефиціентъ въ различныхъ случаяхъ, при измѣненіи давленія на ось, скорости, температуры и т. п.

Сохраняя неизмѣнными давленіе и температуру, можно опредѣлять измѣненіе коефиціента тренія при различной скорости, или же, сохраняя неизмѣнными скорость и температуру, можно опредѣлять коефиціенты тренія или же, наконецъ, сохраняя неизмѣнными скорость и давленіе, опредѣлять измѣненіе того же коефиціента съ температурой.

Замѣтимъ, что опыты этого рода труднѣе, чѣмъ какіе бы то ни было другіе; со стороны работающаго требуется нѣкоторая ловкость, и необходимо, чтобы всѣ части прибора дѣйствовали безукоризненно, для полученія точныхъ результатовъ.

По этому поводу считаемъ не лишнимъ привести мнѣніе самого изобрѣтателя прибора, мнѣніе цитированное журналомъ «*Engineer*» 9-го октября 1896 г. (*).

«Профессоръ Гудманъ, послѣ 13-лѣтней практики въ опытахъ надъ треніемъ, говоритъ, что онъ узнаетъ все новыя и новыя подробности и не знаетъ другой экспериментальной работы, которую было бы до такой степени трудно выполнять безукоризненно».

Опыты съ топливомъ.—Надъ топливомъ производятся въ метрической лабораторіи, обыкновенно, слѣдующіе опыты:—

(*) «The engineering department of the Yorkshire College, Leeds». «*Engineer*», October 9, 1896, p. 452.

*

1) Опредѣленіе теплопроизводительной способности.
2) Опредѣленіе силы испаренія.
3) Опредѣленіе остатка въ золѣ сѣры и улетучивающихся веществъ.

Для опредѣленія теплопроизводительности употребляется обыкновенно калориметра Льюисъ Томпсона, а иногда и приборъ Бертье. Считаемъ излишнимъ давать описаніе этихъ приборовъ, въ настоящее время всѣмъ извѣстныхъ. Замѣтимъ, что, обыкновенно, теплопроизводительная способность топлива выводится на основаніи средней цифры результатовъ большаго числа опытовъ, не менѣе 10. Опредѣленіе остатка въ золѣ производится посредствомъ помѣщенія въ отражательную печь нѣсколькихъ платиновыхъ капсюлей, содержащихъ опредѣленное вѣсовое количество порошка испытуемаго угля. По нагрѣваніи печи до температуры соотвѣтствующей красному цвѣту, порошку предоставляютъ совершенно сгорѣть и на основаніи вѣса остатка выводится въ процентахъ количественное содержаніе золы.

Опредѣленіе способности испаренія производится при помощи экспериментальнаго котла, цилиндрическаго трубчатаго, морского типа, съ обратнымъ дымовымъ ходомъ, имѣющаго слѣдующіе размѣры:—

Діаметръ	2,430 м.
Длина	2,185 »
Число топокъ	2
Длина колосниковъ	1,500 м.
Ширина »	0,700 »
Поверхность рѣшетки	2,10 кв. м.
Поверхность нагрѣва	62,70 » »
Діаметръ топокъ	0,700 м.
Число трубокъ	165
Діаметръ трубокъ	66 м.-м.
Толщина	3 »
Объемъ воды	4,250 куб. м.
Объемъ пара	2,670 » »
Рабочее давленіе въ 2 к.-гр. на кв. с.-м.	

Этотъ опытъ имѣетъ значеніе только въ томъ смыслѣ, что даетъ возможность сравненія изслѣдуемаго топлива съ топливомъ взятымъ для образца.

Всякій опытъ продолжается, въ среднемъ, 8 часовъ, и сила испаренія топлива выводится на основаніи средняго изъ цифровыхъ данныхъ, добытыхъ при числѣ опытовъ не менѣе 5. Во время опытовъ, температура поддерживается строжайшимъ образомъ постоянною; котелъ питается прѣсною, самою чистою водой, всегда тщательно вымѣренной и доведенной посредствомъ парового змѣевика до постоянной температуры въ 40° Ц., топками дѣйствуютъ методически, уголь тщательно взвѣшивается. Колосники остаются, по окончаніи каждаго опыта, прикрытыми слоемъ топлива равнымъ приблизительно тому, который прикрывалъ ихъ въ началѣ самаго опыта. Во время опыта не производится продуванія котла и избѣгается выпусканіе пара. Соотношеніе между вѣсомъ испарившейся воды и вѣсомъ сожженнаго топлива и даетъ величину испарительной способности самаго топлива.

Производятся и съ углемъ опыты по отношенію къ сцѣпленію его частей; для этого рода опытовъ въ метрической лабораторіи употребляется приборъ состоящій изъ барабана длиною въ 900 м.-м. при діаметрѣ въ 600 м.-м., днища котораго—изъ желѣзныхъ листовъ, боковая же поверхность—изъ цилиндрическихъ брусковъ діаметровъ въ 9 м.-м., отстоящихъ одинъ отъ другого на 28 м.-м. Въ барабанъ помѣщается испытуемый уголь, въ большихъ кускахъ; затѣмъ барабанъ приводится во вращеніе, такъ чтобы онъ дѣлалъ 30 оборотовъ въ 1 минуту и 30 секундъ; получающійся такимъ образомъ порошокъ взвѣшивается. Вѣсъ порошка не долженъ, обыкновенно, превосходить 15% вѣса угля, помѣщеннаго въ барабанъ.

Испытаніе діэлектрическихъ матеріаловъ. — Часто оказывается необходимымъ сравнивать силу различныхъ діэлектрическихъ матеріаловъ. Для этого рода опытовъ лабораторія снабжена приборомъ состоящимъ изъ двухъ толстыхъ мѣдныхъ трубокъ длиною около метра, при діаметрѣ въ 12 с.-м. и толщинѣ стѣнокъ въ 6 м.-м.; трубки эти закрываются дисками

и на одномъ концѣ сообщаются съ котелкомъ, изъ котораго поступаетъ паръ могущій выходить изъ другого конца. Два манометра, расположенные соотвѣтствующимъ образомъ, постоянно указываютъ давленіе внутри обѣихъ трубокъ. Давленіе это можетъ быть регулируемо и поддерживаемо постояннымъ посредствомъ маневрированія извѣстнымъ образомъ стопорными клапанами, включенными въ систему трубопровода, отводящаго паръ.

Трубки обмазаны каждая какимъ-нибудь однимъ изъ діэлектрическихъ матеріаловъ подлежащихъ испытанію. Нѣсколько термометровъ, соприкасающихся съ обмазкою трубокъ, указываютъ температуру ея. Опытъ ведется такимъ образомъ, чтобы паръ внутри трубокъ былъ все время подъ однимъ и тѣмъ же давленіемъ. А потому, каждыя нѣсколько минутъ отмѣчается температура указываемая термометрами. Очевидно, что при равенствѣ толщины слоя, обмазка, температура коей окажется ниже и будетъ лучшимъ изъ двухъ діэлектрическихъ матеріаловъ.

Фотометрическое испытаніе.—Для могущихъ потребоваться фотометрическихъ опытовъ, какъ съ цѣлью измѣренія силы свѣта лампъ, такъ и для изслѣдованія свойствъ различныхъ горючихъ матеріаловъ предназначаемыхъ для употребленія въ этихъ же лампахъ, или, наконецъ, для измѣренія степени прозрачности стеколъ, хрусталя, стеколъ для иллюминаторовъ и т. п., метрическая лабораторія располагаетъ фотометрическимъ приборомъ Бунзена, основаннымъ на хорошо извѣстномъ принципѣ бумажной діафрагмы съ масляннымъ пятномъ, снабженнымъ камеръ-обскурой и нормальною лампой Гефнеръ Альтенека съ уксуснокислымъ амиломъ.

Различные опыты и приборы.—Кромѣ перечисленныхъ опытовъ, могутъ быть производимы химическій анализъ красокъ, дерева и другихъ матеріаловъ, калориметрическія пробы и пр.

Въ дополненіе къ уже описаннымъ приборамъ метрическая лабораторія располагаетъ еще многочисленными второстепенными приборами, пользованіе коими бываетъ часто чрезвычайно полезно. Упомянемъ, между прочимъ, пантографъ для

гравировальныхъ работъ, образцовый метръ, термоэлектрическій пирометръ Ле-Шателье, могущій измѣрять температуру до 1600° Ц., автоматическіе приборы для записыванія давленія, микрометрическіе приборы для измѣренія до сотыхъ долей одного миллиметра, динамометры съ максимальною силой въ 1—5—30 т., тормозъ Прони для силъ до 30 лошадей, приборы для провѣрки пирометровъ, приборъ д'Орса для анализа продуктовъ горѣнія, анемометры, ареометры, точные термометры, уровни съ пузырькомъ воздуха, хронографы и т. п.

На обязанности метрической лабораторіи, кромѣ провѣрки и исправленія манометровъ, термометровъ, индикаторовъ, счетчиковъ оборотовъ и т. п. примѣняемыхъ на дѣлѣ, лежатъ еще сохраненіе и выдача на суда и въ мастерскія, подобныхъ же приборовъ.

Въ ея же кругъ обязанностей входитъ производить опыты со всякими новыми матеріалами и новыми приборами предлагаемыми для примѣненія въ королевскомъ флотѣ и давать подробные отчеты о такихъ опытахъ.

Большая часть испытаній, предписанныхъ въ случаяхъ необходимости дать отзывъ о матеріалахъ, производится за счетъ пріемочной комиссіи, тоже метрическою лабораторіей, которой, кромѣ того, часто поручается выводить изъ результатовъ многочисленныхъ продѣланныхъ опытовъ нормы для оцѣнки, которыя слѣдовало бы включать въ контрактъ.

И наконецъ, въ недавнее время лабораторіи были поручены провѣрка и исправленія вѣсовъ въ адмиралтействѣ и на судахъ, что дѣлается имѣющимся для этого особымъ персоналомъ.

Результаты каждаго произведеннаго опыта излагаются обыкновенно въ особыхъ удостовѣреніяхъ за печатью, различныхъ, конечно, въ зависимости отъ рода опыта, при чемъ лабораторія выдаетъ эти удостовѣренія, по окончаніи опыта, учрежденію или лицу, которое ходатайствовало о производствѣ испытанія. Такого рода удостовѣренія, если дѣло идетъ о приборѣ для измѣренія (манометрѣ, индикаторѣ и т. п.), сопровождаютъ самый приборъ впредь до новой провѣрки и удостовѣряютъ степень его точности.

Чтобы показать размѣры дѣятельности и величайшей полезности метрической лабораторіи считаемъ достаточнымъ привести краткій перечень испытаній и опытовъ, выполненныхъ въ ней до 1901 г.

Съ мая мѣсяца 1895 г. до 1901 г., включительно, провѣрены или исправлены были слѣдующіе приборы:—

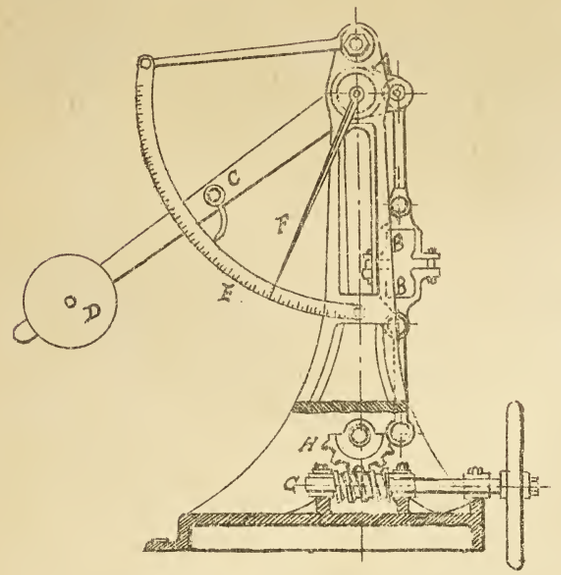
Манометровъ и вакуметровъ, обыкновенныхъ	5 680
Манометровъ и вакуметровъ, образцовыхъ	315
Индикаторовъ Уатта . . . . . 990 съ	5 100 пружинъ
Пружинъ къ предохранительнымъ клапанамъ	1 230
Обыкновенныхъ термометровъ	850
Ареометровъ	520
Пирометровъ	120
Якорей	3
Цѣпей (длина)	108

Произведено 3 250 пробъ на силу сопротивленія матеріаловъ (при чемъ въ общемъ испытанію подверглось 16 500 брусковъ), тогда какъ надъ разными видами угля, смазочными веществами, красками, матеріалами и разными приборами произведено было 340 опытовъ.

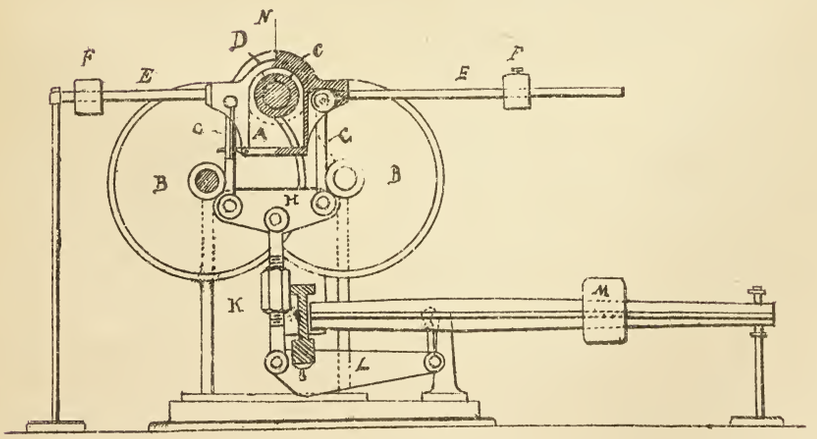
Въ заключеніе, подтвердимъ, что метрическая экспериментальная лабораторія при королевскомъ адмиралтействѣ въ Спеціи, устроенная сначала на очень скромныхъ основаніяхъ, въ состояніи, въ настоящее время, вполнѣ соотвѣтствовать своимъ задачамъ и по превосходнымъ качествамъ и по числу приборовъ, по методу и серіозности постановки и выполненія опытовъ имѣетъ значеніе, конечно, не меньшее, чѣмъ значеніе самыхъ извѣстныхъ изъ экспериментальныхъ лабораторій.

Корабельный инженеръ **А. Титовъ.**

Фиг. 8.



Фиг. 9.



ТИПО-ЛИТ. М. М.

ХРОНИКА ВОЕННО-МОРСКИХЪ ДѢЙСТВІЙ НА ДАЛЬНЕМЪ ВОСТОКѢ.

G. — *Потери японцевъ.*

Въ «*Moniteur de la Flotte*» (*) приводятся слѣдующія наиболѣе достовѣрныя свѣдѣнія о потеряхъ японскаго флота за время военныхъ дѣйствій въ январѣ и февралѣ 1904 г.: —

Въ первомъ сраженіи при Портъ-Артурѣ (27-го января) броненосецъ *Shikishima* (**) (15 100 т.) получилъ очень важныя поврежденія, съ большимъ трудомъ отведенъ въ Нагасаки на буксирѣ и потребуетъ продолжительнаго исправленія.

Въ томъ же сраженіи бронепалубный крейсеръ *Akashi* (2 800 т.) былъ взорванъ и затонулъ.

Бронированный крейсеръ *Azuma* (9 500 т.), получившій поврежденія также у Портъ-Артура, ушелъ на буксирѣ въ Сасебо и былъ неспособенъ къ дѣйствію.

Другой такой же крейсеръ *Asama* (9 900 т.) затонулъ въ Чемульпо 27-го января, послѣ боя съ «Варягомъ».

Одинъ бронепалубный крейсеръ затонулъ у корейскаго берега.

Еще бронепалубный крейсеръ *Takachiko* (3 700 т.), разстрѣлянный «Варягомъ», затонулъ въ Чемульпо.

Бронепалубный крейсеръ *Takasago* (4 200 т.) получилъ большія поврежденія въ сраженіи 26-го февраля (***) при Портъ-Артурѣ.

Кромѣ этихъ шести боевыхъ судовъ, отчасти поврежденныхъ и отчасти приведенныхъ въ негодность, было потоплено 6 истребителей миноносцевъ: 1 при Чемульпо и 5 при Портъ-Артурѣ.

Русскіе офицеры, находившіеся на суднѣ «Екатеринославъ» въ Сасебо, видѣли тамъ четыре японскіе крейсера, приведен-

---

(*) «*Moniteur de la Flotte*», 16 Mars, 1904.

(**) Болѣе подробныя свѣдѣнія о японскихъ судахъ приведены въ «Морск. Сборн.» 1904 г., № 3, неоф. отд., стр. 195—198.

(***) Газета «*Temps*», 18 Mars, 1904.

ные для постановки въ докъ — съ большими поврежденіями и два транспорта съ множествомъ раненыхъ.

Сверхъ того, судя по телеграммамъ, помѣщеннымъ въ «*New York Herald*», путешественники, прибывшіе въ Шанхай изъ Нагасаки, свидѣтельствуютъ, что видѣли тамъ всѣ элинги занятые японскими военными судами находящимися въ починкѣ (*).

Всѣ эти извѣстія о потеряхъ японцевъ еще подтверждаются изъ разныхъ источниковъ:—

Въ «*Tien-Tsin Times*» (**) сказано, что въ сраженіи 27-го января два японскіе истребителя миноносцевъ были разрушены выстрѣлами съ крѣпости, а выстрѣлами съ крейсера «Новикъ» былъ уничтоженъ японскій крейсеръ I ранга со всею своею командой.

Въ «*Courrier de Tien-Tsin*» сказано, что несмотря на мѣры принятыя японцами, чтобы скрыть свои потери, всѣмъ здѣсь хорошо извѣстно, что послѣ 27-го января броненосецъ *Yashima* (12 500 т.) и крейсеры *Asama* и *Tokiva* (по 9 900 т.) были отведены на буксирѣ въ Нагасаки.

Два истребителя миноносцевъ погибли 27-го января близъ Чифу, и спасшіеся съ нихъ люди вышли на китайскій берегъ въ Вингъ-Хай. 15-го февраля два японскія военныя судна были отправлены на починку въ Сасебо.

Въ газетѣ «*Temps*» (20 Mars, 1904) помѣщено извѣстіе, что японскій броненосецъ *Mikasa* въ сраженіи 26-го февраля при Портъ-Артурѣ получилъ 10 выстрѣловъ русскими снарядами и имѣлъ значительныя поврежденія.

Въ «*Moniteur de la Flotte*» (***) приведены также всѣ свѣдѣнія и о потеряхъ русскаго флота (****) и говорится, что «русскіе офиціально сообщаютъ о всѣхъ своихъ потеряхъ и не видятъ надобности ихъ скрывать, тогда какъ японцы, по временамъ, отрицаютъ огульно всѣ свои потери, что и видно иногда изъ разнообразія ихъ сообщеній. Во всякомъ же случаѣ высчитывая безпристрастно потери обѣихъ сторонъ. можно прійти къ довольно вѣрному заключенію, что пропорція относительныхъ

(*) Газета «*Temps*», 19 Mars, 1904.
(**) 20 Mars, 1904.
(***) 19 Mars, 1904.
(****) Свѣдѣнія эти заимствованы изъ русскихъ депешъ.

силъ обоихъ флотовъ къ началу марта не измѣнилась, и японцамъ неумѣстно было бы торжествовать побѣды своего флота».

«Что же касается Портъ-Артура»—сказано въ журналѣ:—«то никогда онъ не былъ болѣе крѣпокъ какъ въ настоящее время—даже если бы его батареи отчасти и пострадали отъ первыхъ нападеній непріятеля—что ни мало еще не доказано. Всѣ его боевыя и матеріальныя средства постоянно увеличивались за послѣднее время при посредствѣ свободнаго доступа къ нему по желѣзной дорогѣ. Гарнизонъ его усиленъ и всѣ мѣры приняты для того, чтобы сдѣлать опасной всякую попытку нападенія на него съ сухого пути».

V.—Событія на театрѣ военныхъ дѣйствій въ мартѣ 1904 г.

Изъ телеграммъ, полученныхъ съ Дальняго Востока въ началѣ марта, видно, что до 8-го числа у насъ военныхъ дѣйствій на морѣ съ японцами никакихъ не происходило. Только въ депешѣ генералъ-лейтенанта Жилинскаго отъ 7-го марта было сказано:—

«Въ Цинампо (между устьемъ Ялу и Чемульпо) недавно происходила разгрузка 13 непріятельскихъ транспортовъ».

«По свѣдѣніямъ, на побережьѣ у Гао-цзьяно и противъ Цзинь-чжоу-фу (т. е. на перешейкѣ Ляодунскаго полуострова) никакихъ приготовленій къ высадкѣ нѣтъ».

«Всѣ извѣстія иностранныхъ газетъ о высадкѣ японцевъ въ различныхъ пунктахъ этого побережья лишены основанія».

9-го марта отъ генералъ-адъютанта Алексѣева получена была депеша такого содержанія:—

«Командующій флотомъ доноситъ сего числа изъ Портъ-Артура слѣдующее:»—

«Сегодня въ полночь два непріятельскіе миноносца подходили на внѣшній рейдъ, но были открыты прожекторами съ батарей и встрѣчены огнемъ послѣднихъ и сторожевыхъ лодокъ «Бобръ» и «Отважный», вслѣдствіе чего отступили».

«Вторая атака была въ 4 часа утра. Участвовали 3 непріятельскіе миноносца, но были также отбиты».

«Съ утра стали приближаться съ разныхъ сторонъ 3 непріятельскіе отряда, состоявшіе изъ 6 броненосцевъ, 6 бронированныхъ крейсеровъ, 6 крейсеровъ II и III классовъ и 8 миноносцевъ».

«Въ 7 час. утра наша эскадра стала выходить съ внутренняго рейда. Крейсеры выходили первыми; изъ нихъ «Аскольдъ»— подъ моимъ флагомъ. Броненосцы выходиля за ними».

«Непріятельскіе броненосцы подошли къ Ляотешану и сдѣлали 100 выстрѣловъ 12-д. орудіями по Артуру, а также 108 выстрѣловъ по окрестностямъ».

«Снаряды наши съ дистанціи 80 кабельт. ложились очень хорошо и 1 снарядъ, около 10 час., попалъ въ броненосецъ, послѣ чего послѣдній отошелъ».

«Потерь въ людяхъ на эскадрѣ нѣтъ».

«Къ 11 час. утра канонада начала стихать. Японская эскадра, соединившись, медленно отходила къ юго-востоку и въ 12 час. 30 мин. дня стала удаляться».

«Во время бомбардировки на берегу убито 5 нижнихъ чиновъ, ранено 9, контуженъ 1».

Въ донесеніи адмирала Того отъ 11-го марта о ходѣ этого сраженія (депеша Рейтера) сказано такъ: —

«9-го марта нашъ флотъ маневрировалъ, какъ это было предположено. Два отряда истребителей миноносцевъ держались съ ночи 7-го марта до утра 9-го числа передъ Портъ-Артуромъ. Хотя наши миноносцы и подвергались въ это время русскому огню, но имъ не было сдѣлано никакого вреда. Въ 8 час. утра подходила къ Портъ-Артуру и наша главная эскадра. Флотъ имѣлъ назначеніе идти въ Голубиную бухту. Эскадренные броненосцы *Fuji* и *Yashima* получили приказъ открыть навѣсный огонь по внутреннему порту. Во время бомбардировки русскія суда постепенно вышли изъ гавани. Когда навѣсный огонь около 2 час. дня былъ прекращенъ, можно было видѣть 5 русскихъ броненосцевъ и 4 миноносца. Мы были того мнѣнія, что русскіе старались своими движеніями заманить насъ къ фортамъ. Непріятель обстрѣливалъ насъ со своихъ судовъ также навѣснымъ огнемъ. Множество его снарядовъ упало по

близости *Fuji*. Нашимъ судамъ не было причинено никакого вреда. Около 3 час. ночи мы удалились отъ порта».

13-го марта получена была депеша вице-адмирала Макарова, въ которой онъ извѣщалъ, что выходилъ съ эскадрой въ море для осмотра нѣкоторыхъ сосѣднихъ острововъ.

14-го марта отъ генералъ-адъютанта Алексѣева получена была телеграмма слѣдующаго содержанія:—

«Въ ночь съ 13-го на 14-е марта, послѣ захода луны, японцы сдѣлали попытку заградить выходъ изъ гавани, для чего ими были пущены 4 брандера въ сопровожденіи флотиліи миноносцевъ. Около 2 час. 15 мин. ночи наши сторожевыя суда и батареи замѣтили приближеніе непріятельскихъ судовъ, по которымъ открыли дружный и сильный огонь. Впереди брандеровъ шли непріятельскіе миноносцы, а на значительномъ разстояніи сзади — болѣе крупныя суда, которыя открыли огонь по крѣпости поддерживая дѣйствіе брандеровъ и миноносцевъ. Вслѣдствіе сильнаго артиллерійскаго огня съ нашей стороны и лихихъ дѣйствій нашихъ миноносцевъ, брандеры не достигли до входа въ гавань. Два попали на камни подъ Золотою горой, одинъ затонулъ, пробитый миною нашего миноносца, сзади первыхъ двухъ; а четвертый затонулъ упершись носомъ въ ранѣе затопленный японскій пароходъ у Маячной горы. Проходъ остался свободнымъ. На затопленныхъ пароходахъ найдены скорострѣльныя орудія Гочкисса калибромъ 1 д., изъ которыхъ японцы стрѣляли по нашимъ миноносцамъ. Съ каждаго затонувшаго судна спущена была шлюпка для спасенія команды. Изъ четырехъ шлюпокъ спаслась повидимому одна».

«Около 4 час. утра непріятельскіе миноносцы отошли и канонада прекратилась. Командующій флотомъ адмиралъ Макаровъ тотчасъ на паровомъ катерѣ вышелъ на рейдъ для осмотра затонувшихъ непріятельскихъ судовъ. Во время атаки непріятельскихъ судовъ на миноносцѣ «Сильномъ» была перебита паропроводная труба и приводъ рулевой машины, и потому—онъ выбросился на берегъ подъ Золотою горой, откуда его теперь снимаютъ».

«Около 6 час. утра на горизонтѣ показалась непріятельская эскадра. Въ 6 час. 30 мин. батареи Тигроваго полуострова открыли огонь, а наша эскадра начала вытягиваться изъ гавани. «Баянъ», «Новикъ» и «Аскольдъ» вышли первыми и тоже открыли огонь. Стрѣльба скоро прекратилась за дальностью разстоянія до непріятельской эскадры. Въ 9 час. 15 мин. вся наша эскадра вытянулась на рейдъ. Японская эскадра начала отходить на юго-востокъ, повидимому уклоняясь отъ боя. Около 10 час. утра непріятельская эскадра скрылась за горизонтомъ».

Въ послѣдующихъ телеграммахъ вице-адмирала Макарова, отъ того же числа, мы находимъ дополнительныя подробности къ описанію этого сраженія:—

«Послѣ 2 час. ночи непріятельскія суда были открыты прожекторами и немедленно подверглись обстрѣливанію нашихъ батарей и сторожевыхъ лодокъ «Бобръ» и «Отважный».

«Командиръ миноносца «Сильный», лейтенантъ Криницкій бросился въ атаку и миною взорвалъ носъ передовому японскому пароходу, который и повернулъ вправо, а за нимъ послѣдовали два другіе парохода, такъ что всѣ три выкинулись на мель правѣе входа—къ сторонѣ Золотой горы. Четвертый пароходъ взялъ влѣво и затонулъ также въ сторонѣ отъ фарватера. Послѣ того миноносецъ «Сильный» вступилъ въ бой съ 6 непріятельскими миноносцами. На немъ убиты—старшій инженеръ-механикъ Звѣревъ и 6 нижнихъ чиновъ; ранены—командиръ и 12 матросовъ».

«Вторая попытка японцевъ заградить входъ въ Портъ-Артуръ, благодаря энергичному отпору нашихъ моряковъ, потерпѣла неудачу. Входъ въ портъ остался совершенно свободнымъ».

«Миноносецъ «Сильный», благодаря энергіи команды, снятъ съ мели и благополучно введенъ въ гавань. Командиръ, лейтенантъ Криницкій раненъ въ руку легко и не покидалъ поста. На брандерахъ оказались адскія машины, проводники которыхъ были тотчасъ перерѣзаны нашими охотниками, изъ которыхъ нѣкоторые: лейтенантъ Кедровъ 4-й, Азарьевъ 3-й, мичманъ Пильсудскій, посланные мною, вступили немедленно на пароходъ (подъ Тигровою горой) какъ только онъ остано-

вился, обрѣзали проводники и потушили пожаръ, который освѣтилъ бы непріятелю входъ въ гавань».

«На рейдѣ утромъ оказалась плавающая мина съ адскою машиной, благополучно вынута. Рейдъ протраленъ. Пароходы, послужившіе брандерами, по осмотрѣ оказались не старыми, около 2 000 т., были вооружены малокалиберною артиллеріей, которую ставлю на батареи для усиленія огня. Часть пароходовъ подниму для надобностей порта».

Въ телеграммѣ изъ Токіо, полученной въ Лондонѣ 17-го марта, сообщается слѣдующее донесеніе адмирала Того о вышеописанномъ сраженіи при Портъ-Артурѣ (*):—

«14-го марта, въ 3 часа 30 мин. пополуночи, четыре парохода, назначенные для загражденія входа въ Портъ-Артуръ, подошли къ гавани въ сопровожденіи отряда миноносцевъ. Несмотря на свѣтъ непріятельскихъ прожекторовъ, они подвигались впередъ прямо въ гавань. На разстояніи двухъ морскихъ миль отъ гавани пароходы были замѣчены непріятелемъ, который открылъ сильный огонь съ батарей и сторожевыхъ судовъ. Первый пароходъ, *Chiyo-Maru* бросилъ якорь на разстояніи полукабельтова отъ западнаго берега Золотой горы и взорвался; *Fukui-Maru* прошелъ влѣво отъ *Chiyo-Maru* и собирался бросить якорь, но тутъ онъ былъ задѣтъ миной Уайтхеда, пущенной съ русскаго истребителя миноносцевъ и взлетѣлъ на воздухъ. Третій пароходъ, *Yahiko-Maru* прошелъ влѣво отъ второго парохода и, бросая якорь, затонулъ. Четвертый пароходъ, *Yoneyama-Maru* натолкнулся на корму русскаго истребителя миноносцевъ, прошелъ между двумя первыми пароходами *Chiyo-Maru* и *Fukui-Maru* и бросилъ якорь посреди рейда. Тутъ въ него попала мина, онъ повернулъ къ лѣвому берегу и близъ него потонулъ. Результаты вторичной попытки—загородить входъ въ Портъ-Артутъ таковы: Между пароходами *Yoneyama-Maru* и *Yahiko-Maru* все еще остается свободное пространство и, къ сожалѣнію, оба рейда, внутренній и внѣшній, не заграждены. Японцы потеряли четырехъ человѣкъ убитыми, въ томъ числѣ капитана Харозе, девять ранеными, въ

(*) «*Times*», March 31, 1904.

томъ числѣ трехъ офицеровъ, изъ которыхъ одинъ раненъ тяжело. Остальные моряки были подобраны миноносцами и вернулись невредимы. Истребители миноносцевъ *Akebono* и *Usugumo*, вступившіе въ бой съ русскимъ истребителемъ миноносцевъ на разстояніи мили отъ входа въ гавань, причинили ему большія поврежденія. На немъ очевидно были повреждены котлы. Сами же потери никакой не имѣли».

Въ журналѣ «*France Maritime*», по поводу нападенія японцевъ на Портъ-Артуръ при посредствѣ адскихъ машинъ приводится слѣдующая замѣтка:—

«Мысль японцевъ о сожженіи русскаго флота въ Портъ-Артурѣ довольно практична: Они наполнили пароходы керосиномъ и карбидомъ кальція. Разведенный водой карбидъ долженъ былъ произвести ацетиленъ. Послѣдній же зажигалъ керосинъ, который разливался въ портѣ и долженъ былъ зажечь всѣ суда находившіяся въ немъ и самый портъ». Это хорошо доказывается тѣмъ японскимъ пароходомъ, который затонулъ при входѣ въ Портъ-Артуръ 11-го февраля, какъ о томъ выше было упомянуто въ «Морскомъ Сборникѣ» (*) и который горѣлъ цѣлую недѣлю—несмотря на всѣ усилія сдѣланныя для того, чтобы его потушить.

«Японцы конечно припомнили»—сказано въ журналѣ:—«о пожарѣ въ Бордо въ 1869 г., когда болѣе двадцати коммерческихъ судовъ сдѣлались добычей пламени оттого, что загорѣлось одно изъ нихъ, нагруженное керосиномъ. Наступившій за тѣмъ приливъ привлекъ обратно подъ Бордо всѣ горящіе ящики изъ-подъ керосина, какъ бы множество зажженныхъ факеловъ, отъ которыхъ въ теченіе одного часа загорѣлись всѣ суда находившіяся тогда на Гароннѣ».

«Японцы ничего сами не выдумали. Уже при Людовикѣ XIV англичане имѣли намѣреніе сжечь Сенъ-Мало при помощи адской машины. Но такъ же какъ и японскіе брандеры, ихъ зажигательное судно стало на мель при входѣ въ портъ».

«Во всякомъ случаѣ, русскіе сдѣлаютъ лучше, если будутъ относиться къ нимъ недовѣрчиво. Ихъ желтые противники

(*) См. «Морск. Сборн.» 1904, № 4, неоф. отд., стр. 197.

имѣютъ много фокусовъ у себя въ мѣшкѣ. Едва прошло тридцать лѣтъ съ тѣхъ поръ, какъ они стали заботиться о своемъ воспитаніи на новый ладъ и всего больше сдѣлали успѣха въ изученіи химіи».

«Что касается другихъ наукъ, то они далеко не успѣли усвоить себѣ всѣ ихъ отрасли или по меньшей мѣрѣ ихъ примѣненіе къ жизненной практикѣ. Ихъ профессіональныя училища успѣли создать еще только самолюбивыхъ и непослушныхъ учениковъ и ихъ мѣстные профессоры были слишкомъ поспѣшно импровизованы для того, чтобы хорошо усвоить себѣ общую научную подготовку».

«Ихъ инженеръ-механики и строители не могутъ еще стать въ уровень со своими собратьями въ Европѣ и Америкѣ. Но они сдѣлали удивительные успѣхи въ изученіи химіи и особенно въ практической химіи».

«Ихъ химики являются наиболѣе замѣчательными учеными людьми изъ числа прочихъ японцевъ, и надо думать, что Японія скоро займетъ очень почетное мѣсто по фабрикаціи и продажѣ химическихъ продуктовъ».

«Русскіе люди имѣютъ поводы не довѣрять японцамъ. Конечно надо думать, что ученые японцы не пожелаютъ отравлять микробами корейскія воды въ тотъ день, когда русскіе отгонятъ къ своимъ берегамъ этихъ желтыхъ завоевателей. Но попытки, предпринятыя ими противъ Портъ-Артура при посредствѣ брандеровъ нагруженныхъ керосиномъ и карбидомъ кальція, даютъ поводъ къ принятію особенныхъ предосторожностей. Кто знаетъ? Можетъ-быть есть въ этомъ и новыя средства въ устройствѣ крѣпостной обороны. Вмѣсто минъ снаряженныхъ порохомъ и мелинитомъ, будутъ окружать форты зарытыми ящиками съ карбидомъ кальція; а въ рѣшительный моментъ будутъ напускать въ нихъ воду и производить взрывы. Мы видимъ теперь, что ацетиленъ получилъ первое военное употребленіе въ рукахъ японцевъ. Почему же нельзя ожидать, что со временемъ и военные сняряды ихъ не будутъ начинены отравительными микробами»?

Въ германскомъ журналѣ «*Marine-Rundschau*» (*) мы находимъ слѣдующія свѣдѣнія о современныхъ военныхъ событіяхъ на Дальнемъ Востокѣ:—

«Съ 15-го по 30-е марта японскій флотъ не приходилъ въ столкновеніе съ русскимъ флотомъ—такъ какъ въ теченіе этого времени происходили у японцевъ большія военныя совѣщанія. А именно: Изъ Японіи приходили извѣстія, дававшія поводъ думать, что главнымъ предметомъ обсужденія японскаго генеральнаго совѣта являлось назначеніе въ дѣйствіе второй японской арміи. Эта армія была тогда совсѣмъ приготовлена къ посадкѣ на суда; но въ самой ея отправкѣ произошла остановка. Ея первое отдѣленіе, которое состояло изъ 4-й дивизіи, уже отправлено было въ море, но повидимому не пошло въ десантъ, а снова посажено было на пароходы и оставалось подъ Цинампо (**), тогда какъ прочія части этой второй арміи, которая также находилась въ готовности къ посадкѣ на суда, оставались еще въ Японіи».

«Согласно тому, какъ это вначалѣ предполагалось, армія эта не должна была высаживаться въ Кореѣ, и отправлялась на Ляодунскій полуостровъ или на маньчжурскій берегъ въ Печилійскомъ заливѣ. Дѣло, какъ кажется, состояло въ томъ, чтобы высадку этой арміи произвести послѣ того, когда русскій флотъ будетъ приведенъ въ Портъ-Артурѣ окончательно въ бездѣйствіе. Но такъ какъ, послѣ сдѣланныхъ по этому предмету попытокъ, не было удачи, а даже этотъ флотъ началъ проявлять иниціативу къ боевой дѣятельности, то и являлся вопросъ: можно ли еще откладывать дѣйствія японской арміи на сухомъ пути, или уже надо рисковать высадкой второй арміи—несмотря на возможность проявленія дѣятельности со стороны русскаго флота? Или же—наконецъ—надлежитъ измѣнить предполагаемый пунктъ для начала сухопутной операціи?»

«По слухамъ—на главномъ совѣтѣ уже пришли къ рѣшенію—высаживать 4-ю дивизію поблизости Іонампо (***),

(*) Siebente Beiheft, стр. 76—79.

(**) Въ Корейскомъ заливѣ, къ сѣверу отъ Чемульпо.

(***) При устьѣ р. Ялу, на ея южномъ прибрежьѣ.

гдѣ уже находилась первая армія. А между тѣмъ событія подъ Портъ-Артуромъ измѣнялись и принимали новый оборотъ, который могъ быть благопріятенъ къ иному соображенію по этому предмету».

«Послѣ отступленія японскаго флота отъ Портъ-Артура 14-го марта, адмиралъ Макаровъ нѣсколько разъ выходилъ въ море съ частями своей эскадры, и даже одинъ разъ доходилъ до о-ва Хайянтоу (*)—до времени, когда 30-го марта, японскій флотъ, подъ командой адмирала Того, предпринялъ новую атаку на Портъ-Артуръ».

«По имѣющимся свѣдѣніямъ, японскій флотъ въ настоящемъ случаѣ долженъ былъ находиться въ слѣдующемъ составѣ (**):—

1 эскадра.	2 эскадра.	3 эскадра.
Броненосцы:	Большіе крейсеры:	Малые крейсеры:
Asahi—(флагм.).	*Asama*,	*Chitose*.
Mikasa (?).	*Tokiwa*.	*Takasago*.
Hatsuse.	*Yokumo*.	*Kasagi*.
Shikishima.	*Izumo*.	*Yoshino*.
Fuji.	*Iwate* (?).	*Akashi*.
Yashima.	*Azuma*.	*Niitaka*.
	Nisshin.	
	Kasuga.	

Истребители миноносцевъ:

1 отдѣленіе.	2 отдѣленіе.	3 отдѣленіе.	4 отдѣленіе.	5 отдѣленіе.
Asashiwo.	*Ikazuchi*.	*Sazanami*.	*Murakumo*.	*Harusane*.
Kasumi.	*Inazuma*.	*Shinonome*.	*Shiranui*.	*Hayatori*.
Akatsuki.	*Oboro*.	*Ufugumo*.	*Yagiri*.	*Asagiri*.
	Akebono.		*Kagero*.	*Murasame*.

Миноносцы:

9 отдѣленіе—*Chidori*, *Misasagi*, *Monazuru*, *Hayabusa*.
14 отдѣленіе—*Tsubame*, *Aotaka*, *Hato*, *Kari*.
Минный транспортъ—*Koryo-Maru*.

(*) На востокъ отъ Портъ-Артура, въ разстояніи около 60 миль.

(**) Отдѣльныя свойства упомянутыхъ здѣсь судовъ показаны въ «Морск. Сборн.» 1904 г., № 3, неоф. отд., стр. 195—198.

«4-е и 5-е отдѣленія истребителей миноносцевъ, 14-е отдѣленіе миноносцевъ и минный транспортъ *Koryo-Maru* въ полночь на 31-е марта достигли входа на рейдъ Портъ-Артура и, несмотря на всю дѣятельность русскихъ отражателей, имъ удалось положить мины въ различныхъ мѣстахъ рейда».

«Русская же эскадра, по своему обыкновенію, выставила на ночь передъ входомъ въ Портъ-Артуръ свои крейсеры съ опущенными сѣтями и выслала сторожевой отрядъ миноносцевъ къ сторонѣ Ляотешана».

«Повидимому японцы, подъ прикрытіемъ ненастной погоды, успѣли незамѣченными пройти мимо русскихъ миноносцевъ и успѣли положить мины на рейдѣ въ такихъ мѣстахъ, на которыхъ должна была впослѣдствіи находиться русская эскадра при выходѣ ея въ атаку изъ порта. Во всякомъ случаѣ, какъ это оказалось на дѣлѣ, эта постановка минъ не была замѣчена со стороны крѣпости».

«Съ наступленіемъ утра, изъ Портъ-Артура замѣчены были на горизонтѣ шесть малыхъ крейсеровъ 3-й японской эскадры и отрядъ миноносцевъ. Въ это время сторожевой отрядъ русскихъ эскадренныхъ миноносцевъ успѣлъ уже возвратиться въ гавань, кромѣ двухъ судовъ, которыя по случаю дурной погоды отстали отъ прочихъ и разлучились со своимъ отрядомъ. Японцы спѣшили воспользоваться этимъ обстоятельствомъ и успѣли ихъ отрѣзать отъ входа въ портъ. Настигнутый въ 9 час. утра и вступившій съ ними въ сраженіе эскадренный миноносецъ «Страшный» былъ разбитъ и потопленъ, а другой миноносецъ поспѣлъ укрыться въ гавань».

«Въ этотъ день сторожевымъ крейсеромъ у входа въ гавань находился «Баянъ». Когда съ него увидѣли положеніе «Страшнаго», онъ поспѣшилъ къ нему на выручку, но не могъ его спасти и успѣлъ только поднять изъ воды 5 челов. его команды, тогда какъ японскіе миноносцы возвратились къ своей эскадрѣ».

«Около 8 час. утра, адмиралъ Макаровъ за своимъ флагманскимъ броненосцемъ «Петропавловскъ», вывелъ изъ порта корабли — «Побѣду», «Пересвѣтъ», минный крейсеръ «Гайдамакъ» и 5 эскадренныхъ миноносцевъ, присоединилъ къ нимъ «Баянъ» и пошелъ навстрѣчу японскимъ крейсерамъ. По свидѣ-

тельству японцевъ, къ нему присоединились также—«Аскольдъ», «Новикъ» и «Діана».

«Какъ оказывается, легкая японская эскадра была выслана японцами далеко впередъ, а ихъ главный флотъ оставался внѣ видимости изъ порта на горизонтѣ и находился въ сношеніи съ передовою своею эскадрой при помощи безпроволочнаго телеграфа».

«Русскій флотъ преслѣдовалъ эту эскадру только на 15 миль къ востоку отъ Портъ-Артура. Японскія суда слабо продолжали отстрѣливаться и, имѣя преимущество въ скорости, удерживали такое разстояніе, на которомъ русскіе снаряды мало ихъ достигали».

«Извѣщенная по телеграфу обо всемъ этомъ движеніи, 1-я японская эскадра, съ присоединеніемъ къ ней крейсеровъ *Nisshin* и *Kasuga*, пошла впередъ—въ намѣреніи атаковать слабѣйшую русскую эскадру, которая въ виду большого неравенства своихъ силъ вынуждена была отступить подъ прикрытіе крѣпостныхъ батарей».

«Русская эскадра конечно была увѣрена, что въ тылу у себя имѣетъ только защиту своихъ ближайшихъ орудій на Золотой горѣ. А между тѣмъ, внезапно флагманскій броненосецъ «Петропавловскъ» и другой—«Побѣда» получили удары отъ подводныхъ минъ».

«На «Петропавловскѣ» ударъ миной долженъ былъ нанести ему пораженіе въ его минные и пороховые погреба—такъ какъ изъ него внезапно показался высокій столбъ огня и дыма. Броненосецъ наклонился впередъ и затонулъ въ теченіе двухъ минутъ. На немъ погибли: начальникъ флота, его штабъ и свыше 500 челов. команды. Спасены были только—тяжело раненый командиръ, два офицера, три мичмана и отъ 50 до 80 челов. команды, и сверхъ того спасенъ былъ временно находившійся на немъ Великій Князь Кириллъ Владиміровичъ. Всѣ спасенные были болѣе или менѣе ранены».

«Броненосецъ «Побѣда» получилъ ударъ миной въ правый бортъ. Онъ остался на водѣ и возвратился въ гавань своими средствами».

«Очень естественно было, что эти неожиданныя событія произвели замѣшательство на русскомъ флотѣ. На немъ у всѣхъ возникло опасеніе, что и другія суда могли наткнуться на мины. А при этомъ не было времени дѣлать какія-либо розысканія. На эскадрѣ возникла мысль, что она попала на цѣлое пространство усѣянное минами и являлся вопросъ: какія слѣдовало изыскать средства, чтобы ихъ избѣжать или разрядить безъ дальнѣйшей гибели прочихъ судовъ? По счастью, не произошло больше взрывовъ и русскія суда, одно за другимъ, возвратились къ порту».

«Японскій флотъ, наблюдавшій за всѣми этими событіями, находился оттуда на большомъ разстояніи и двигался взадъ и впередъ около внѣшняго рейда. Отъ времени до времени русскія батареи и русскія суда посылали ему выстрѣлы, которые не причиняли ему вреда. Около полудня, по обыкновенію, онъ пошелъ въ открытое море и оставилъ на ночь и на слѣдующій день на внѣшнемъ рейдѣ Портъ-Артура свою легкую сторожевую эскадру».

«Потери русскаго флота въ этотъ день состояли изъ линейнаго броненосца, одного эскадреннаго миноносца, приблизительно около 600 людей и между ними своего предводителя, который пользовался общимъ уваженіемъ и довѣріемъ своихъ подчиненныхъ и который тотчасъ же умѣлъ направить къ дѣятельности свой флотъ, осужденный до того времени на бездѣйствіе, вслѣдствіе первыхъ своихъ неудачъ. Японцы увѣряютъ, что у нихъ въ этотъ день выбылъ изъ строя только одинъ раненый матросъ».

«Въ противоположность къ предыдущимъ усиліямъ запереть русскій флотъ во внутренней гавани, настоящій случай свидѣтельствовалъ также и о стараніи японцевъ его оттуда выманивать и истреблять при посредствѣ нанесенія ему постепенно ударовъ всякими средствами».

«Судя по ихъ увѣреніямъ, дѣло выходило такъ, какъ будто адмиралъ Того выманивалъ своего противника на сраженіе въ открытое море, а мины будто бы должны были ему служить второстепеннымъ средствомъ на тотъ случай, когда этотъ флотъ

располагалъ вступить въ сраженіе не иначе какъ подъ прикрытіемъ своихъ береговыхъ батарей».

«Но если бы это было такъ, то разстояніе въ 15 миль, на которое вызывался русскій флотъ изъ порта до того времени, когда онъ могъ увидѣть своего противника, было очень мало и въ этомъ отношеніи онъ продолжалъ оставаться въ безопасности. Скорѣе всего можно признать, что главный предметъ всякихъ боевыхъ соображеній у японцевъ съ самаго начала состоялъ въ томъ, чтобы выманивать всѣми средствами русскія суда подъ защиту ихъ собственныхъ батарей туда, гдѣ они для нихъ закладывали мины».

«Удивительно было, что 31-го марта японцы въ виду явнаго замѣшательства у своего непріятеля, во время взрыва у него кораблей, нисколько этимъ не воспользовались».

«Русскіе начальники, видимо пораженные внезапностью постигшаго ихъ бѣдствія, естественнымъ образомъ и подъ впечатлѣніемъ возможности найти въ каждый моментъ подъ собою взрывчатыя мины, находились въ такомъ нравственномъ состояніи, когда ихъ выгодно было атаковать миноносцами даже и при дневномъ свѣтѣ. На глазахъ японцевъ видимо ослаблено было дѣйствіе береговыхъ батарей, и конечно отважное нападеніе японскаго флота на ближайшей дистанціи, также при содѣйствіи миноносцевъ, въ виду развернутой линіи непріятельскаго флота, могло бы повести къ полному его пораженію».

«Когда же, имѣя передъ собой всю эту картину, японскій адмиралъ ограничился тѣмъ, что издали смотрѣлъ на русскій флотъ, то очевидно на это могли быть только двѣ причины: a) или японскія мины были такъ безпорядочно поставлены на рейдѣ, что онъ опасался туда приблизиться, чтобы самому на нихъ не наткнуться, b) или же японцы опасались понести какой-нибудь тяжелый уронъ въ своихъ судахъ, имѣя въ виду, что они шли въ сраженіе всѣми наличными силами своего флота, не имѣя за нимъ никакого резерва—тогда какъ у русскихъ былъ еще большой резервъ судовъ въ ихъ Балтійскомъ флотѣ».

«Вообще способъ веденія войны у японцевъ до настоящаго времени, заставляетъ полагать особенное вліяніе на нихъ послѣдней причины. Во все это время японцы прибѣгали къ однимъ малымъ средствамъ—не рискуя никакими капитальными мѣрами. Послѣ перваго сраженія при Портъ-Артурѣ, они больше нигдѣ не подвергали опасности свои большіе корабли».

«Счастіе, въ этомъ случаѣ, имъ особенно благопріятствовало. Когда подумаешь, что на отдаленномъ рейдѣ Портъ-Артура въ одну половину ночи могла быть поставлена только одна небольшая группа минъ, но что именно на нее попалъ непріятельскій флагманскій броненосецъ и при особенно случайномъ стеченіи обстоятельствъ онъ былъ взорванъ вмѣстѣ съ адмираломъ и со всею командой, то слѣдуетъ признать, что это было необыкновенно несчастное и неожиданное событіе для противника Японіи».

Около того же времени и у насъ самихъ получались отрывочныя извѣстія съ театра военныхъ дѣйствій. Такимъ образомъ, въ одной частной телеграммѣ изъ Портъ-Артура отъ 30-го марта (*) мы читаемъ:—

«25-го и 26-го марта на морѣ былъ сильный штормъ съ дождемъ. Въ великую субботу ожидалась попытка японцевъ къ новой атакѣ загородить проходъ въ гавань. Были приняты всѣ мѣры предосторожности. Адмиралъ Макаровъ провелъ ночь на рейдѣ въ сторожевой лодкѣ».

Также изъ Портъ-Артура, отъ 31-го марта, получены были, одна за другой, слѣдующія официальныя и спѣшныя телеграммы:—

а) Отъ контръ-адмирала Григоровича:—

№ 1. «Броненосецъ «Петропавловскъ» наскочилъ на мину, взорвался, опрокинулся. Наша эскадра подъ Золотою горой, японская приближается».

№ 2. «Адмиралъ Макаровъ повидимому погибъ».

№ 3. «Великій Князь Кириллъ Владиміровичъ спасенъ, легко раненъ».

(*) «Новое Время», № 10 084.

№ 4. «Пока подобраны съ «Петропавловска», кромѣ Великаго Князя, тяжело раненый капитанъ 1-го ранга Яковлевъ, лейтенанты: Іенишъ, Унковскій, мичманы Шмидтъ, Яковлевъ, Шлиппе и 32 нижніе чина тяжело и легко ранены. Найдены тѣла капитана 2-го ранга Васильева, лейтенанта Кнорринга 1-го, мичмановъ—Екимова, Бурачка, старшаго врача Волковича, 12 нижнихъ чиновъ. Дальнѣйшія подробности будутъ донесены».

b) Отъ Намѣстника, генералъ-адъютанта Алексѣева, изъ Мукдена:—

«Броненосцы и крейсеры съ появленіемъ непріятеля вышли изъ Портъ-Артура въ море, преслѣдовали часть непріятельскихъ силъ и вслѣдствіе увеличенія послѣднихъ до 30 вымпеловъ возвратились на рейдъ, при чемъ броненосецъ «Петропавловскъ» коснулся мины, послѣдствіемъ чего была гибель броненосца. Эскадра вся вошла въ бассейнъ, японская эскадра у Ляотешана».

Телеграмма контръ-адмирала Ухтомскаго изъ Портъ-Артура, отъ 1-го апрѣля, слѣдующаго содержанія:—

«Изъ миноносцевъ, высланныхъ вчера въ ночную экспедицію, миноносецъ «Страшный», за ненастною погодой отдѣлившись отъ отряда, былъ окруженъ непріятельскими миноносцами и въ бою съ ними погибъ. Спасено 5 человѣкъ».

«Послѣ гибели броненосца «Петропавловскъ» я временно вступилъ въ исполненіе обязанностей командующаго флотомъ».

«При перестроеніи эскадры броненосецъ «Побѣда» получилъ ударъ миной въ середину праваго борта. Броненосецъ самостоятельно вошелъ въ гавань. Убитыхъ и раненыхъ нѣтъ».

Телеграмма Великаго Князя Бориса Владиміровича изъ Ляояна отъ 1-го апрѣля на имя Великаго Князя Владиміра Александровича:—

«По разсказамъ Кирилла, онъ въ моментъ взрыва бросился на лѣвую сторону мостика, спустился на рукахъ на палубу, гдѣ былъ смытъ волной; потомъ втянутъ въ воду на порядочную глубину и собственными усиліями всплылъ на поверхность воды, ухватившись за плавающую крышку парового катера.

Держался на ней около 10 минутъ и былъ взятъ на миноносецъ «Безшумный».

«Кубе и человѣкъ Кирилла Рудековъ погибли».

Въ дополненіе ко всѣмъ приведеннымъ депешамъ, 8-го апрѣля получена была отъ генералъ-адъютанта Алексѣева слѣдующая телеграмма съ болѣе подробнымъ объясненіемъ этихъ отрывочныхъ извѣстій:—

«29-го марта эскадра въ полномъ составѣ выходила по створу на 6 миль на югъ въ море для производства эволюцій и къ вечеру вернулась въ гавань. 30-го марта отрядъ изъ 8 миноносцевъ выходилъ для осмотра острововъ, имѣя приказаніе при встрѣчѣ съ непріятелемъ его атаковать. Во время ночного перехода и сильнаго дождя отъ отряда отдѣлились три миноносца, изъ которыхъ два пришли съ разсвѣтомъ въ Артуръ, при чемъ одинъ изъ нихъ, встрѣтивъ 4 непріятельскіе миноносца, обошелъ ихъ мористѣе. Третій миноносецъ, «Страшный», согласно показаніямъ нижнихъ чиновъ, встрѣтивъ нѣсколько идущихъ японскихъ миноносцевъ, принялъ ихъ въ темнотѣ за свои, почему, сдѣлавъ опознательный сигналъ, пошелъ совмѣстно съ ними, но съ разсвѣтомъ былъ узнанъ непріятелемъ. Въ послѣдовавшемъ бою, на близкомъ разстояніи, убиты: командиръ капитанъ 2-го ранга Юрасовскій, мичманъ Акинфіевъ, механикъ Дмитріевъ и большинство команды. Раненый лейтенантъ Малѣевъ продолжалъ лично стрѣлять по непріятелю изъ пулемета. Вышедшій 31-го марта на разсвѣтѣ навстрѣчу миноносцамъ крейсеръ «Баянъ» шелъ полнымъ ходомъ на выручку и около 16 миль отъ Артура увидѣлъ, сражавшійся съ 4 японскими миноносцами, миноносецъ «Страшный», на которомъ вскорѣ послѣдовалъ взрывъ и онъ затонулъ. Отогнавъ выстрѣлами непріятельскіе миноносцы, крейсеръ «Баянъ», подойдя къ мѣсту боя и спустивъ шлюпки, успѣлъ спасти оставшихся, къ сожалѣнію, всего 5 челов., державшихся на водѣ. Спасая людей, крейсеръ вынужденъ былъ правымъ бортомъ вступить въ бой съ подходившими 6 японскими крейсерами. Поднявъ шлюпки, «Баянъ» пошелъ въ Артуръ, не понеся потерь ни поврежденій, хотя и получилъ много осколковъ отъ снарядовъ. На подкрѣпленіе ему спѣшили «Діана» и 5 мино-

носцевъ. Въ это же время вышли на рейдъ прочіе крейсеры, броненосцы «Петропавловскъ» и «Полтава» и часть миноносцевъ. Остальные броненосцы выходили еще изъ гавани. Построившись въ кильватерную колонну, съ «Баяномъ» головнымъ и миноносцами на флангѣ, командующій флотомъ пошелъ къ мѣсту боя «Страшнаго», куда вновь подошли японскіе миноносцы и крейсеры. Послѣ короткой перестрѣлки съ 50 кабельт., непріятельскія суда повернули въ море. Въ 8 час. 40 мин. утра открылась эскадра японскихъ броненосцевъ изъ 9 судовъ, почему наши суда и пошли къ Артуру, гдѣ на рейдѣ къ нимъ присоединились—«Побѣда», «Пересвѣтъ» и «Севастополь» выходившій изъ прохода. Эскадра затѣмъ построилась въ слѣдующій строй: «Аскольдъ», «Баянъ», «Діана», «Петропавловскъ», «Пересвѣтъ», «Побѣда», «Новикъ», пять миноносцевъ и два минные крейсера на лѣвомъ траверзѣ. Подойдя къ входному створу, миноносцамъ сигналомъ было приказано идти въ гавань, а крейсерамъ вступить въ кильватеръ. Перестроившись, «Петропавловскъ», находясь головнымъ, повернулъ на О и сталъ склоняться вправо къ непріятелю. Въ 9 час. 43 мин. у праваго борта «Петропавловска» послѣдовалъ взрывъ, затѣмъ второй подъ мостикомъ, болѣе сильный съ густымъ высокимъ столбомъ желто-зеленаго дыма, при чемъ фокъ-мачта, труба, мостикъ и башня поднялись къ верху. Броненосецъ накренился на правый бортъ; корма приподнялась — оголивъ работавшій на воздухѣ винтъ, и «Петропавловскъ», объятый весь пламенемъ, не болѣе какъ черезъ 2 минуты потонулъ, погрузившись носомъ. Часть людей спаслась на ютѣ. Крейсеру «Гайдамакъ», находившемуся въ 1 кабельт. отъ «Петропавловска», своими шлюпками и прямо съ крейсера удалось спасти Его Императорское Высочество Великаго Князя Кирилла Владиміровича, 2 офицеровъ и 47 человѣкъ команды. Подоспѣвшіе миноносцы и шлюпки съ «Полтавы» и «Аскольда» также спасали людей. Всего спасено офицеровъ 7, нижнихъ чиновъ 73. Слѣдовавшій въ кильватерѣ въ 2 кабельт. броненосецъ «Полтава» застопорилъ машину и оставался на мѣстѣ гибели. По сигналу младшаго флагмана, контръ-адмирала князя Ухтомскаго, остальныя суда пошли ко входу, перестраиваясь въ кильва-

теръ «Пересвѣту». Пересѣкая линію створа, подъ правымъ бортомъ броненосца «Побѣда», послѣдовалъ взрывъ миной. Броненосецъ накренился, но продолжалъ путь и вошелъ въ гавань, а за нимъ всѣ остальныя суда. Непріятель продолжалъ держаться въ виду до 3 час. и удалился. Ночью предшествовавшей выходу эскадры, были замѣчены вдали на рейдѣ огоньки и силуэты судовъ, при чемъ командующій флотомъ лично наблюдалъ до утра за всѣмъ происходившимъ съ дежурнаго крейсера «Діана», стоявшаго на наружномъ рейдѣ на бочкахъ, и съѣхалъ съ него въ 4 часа утра».

По извѣстіямъ изъ Токіо отъ 4-го апрѣля (*), адмиралъ Того въ своемъ донесеніи о сраженіи 31-го марта говорилъ слѣдующее: —

«Соединенный флотъ (японскій), согласно заранѣе составленной диспозиціи, произвелъ 30-го марта восьмое нападеніе на Портъ-Артуръ. 4-я и 5-я флотиліи истребителей миноносцевъ и 14-я флотилія миноносокъ достигли входа на рейдъ въ полночь на 31-е марта. Несмотря на свѣтъ русскихъ прожекторовъ, японскимъ судамъ удалось разбросать въ разныхъ мѣстахъ мины. Вторая флотилія истребителей миноносцевъ открыла, 31-го на разсвѣтѣ, одинъ русскій эскадренный миноносецъ, пытавшійся достигнуть порта. Послѣ 10-минутнаго боя русскій миноносецъ былъ потопленъ. Для спасенія команды не было времени, такъ какъ приближался крейсеръ «Баянъ». Затѣмъ былъ открытъ второй русскій миноносецъ, приближавшійся отъ Ляотешана. Онъ также былъ атакованъ, но укрылся въ гавани. Третья эскадра достигла внѣшняго рейда Портъ-Артура въ 8 час. утра. «Баянъ» открылъ по ней огонь. Ему немедленно послѣдовали «Новикъ», «Аскольдъ», «Діана», «Петропавловскъ», «Побѣда» и «Полтава», пошедшіе на насъ въ атаку. Наша третья эскадра умышленно отвѣчала на огонь русскихъ медленнымъ огнемъ и понемногу отходила до тѣхъ поръ, пока не завлекла непріятеля примѣрно на 15-мильное разстояніе къ востоку. Тогда подошла наша первая эскадра, увѣдомленная по безпроволочному телеграфу, и внезапно пе-

(*) Газета «*Times*», April 18, 1904.

решла въ наступленіе. Во время попытки русскихъ достичь гавани, одинъ линейный корабль типа «Петропавловскъ» наскочилъ на поставленную нами въ предыдущую ночь мину и затонулъ въ 10 час. 32 мин. утра. Второе большое судно повидимому было выведено изъ строя, но за смятеніемъ, возникшимъ среди русскихъ судовъ, мы не могли узнать поврежденный корабль. Наконецъ русскія суда достигли гавани. Наша третья эскадра не получила никакихъ поврежденій. Потери русскихъ, за исключеніемъ упомянутыхъ, должны быть также ничтожны. Наша первая эскадра не входила въ сферу огня. Въ 1 пополудни весь флотъ отошелъ, чтобы подготовиться къ новому нападенію».

Въ дополненіе къ этому въ газетѣ «*Times*» отъ 19-го апрѣля приводятся слѣдующія свѣдѣнія: —

«Пароходъ *Kory-Maru*, который положилъ мины подъ Портъ-Артуромъ въ ночь на 3-е марта (12-е апрѣля), это — новый минный транспортъ въ 2 700 т. Капитанъ Ода, который распоряжался погруженіемъ минъ, недавно былъ награжденъ орденомъ за новое изобрѣтеніе значительно усиливающее дѣйствіе этого рода оружія».

Въ нашихъ частныхъ телеграммахъ изъ Портъ-Артура отъ 14-го апрѣля (*) сообщается слѣдующее извѣстіе:—

«Сегодня на мѣстѣ гибели «Петропавловска» разстрѣливали всплывшія японскія мины».

Такимъ образомъ, изъ всѣхъ приведенныхъ здѣсь нашихъ офиціальныхъ и иностранныхъ сообщеній мы имѣемъ свѣдѣнія, что взрывъ броненосца «Петропавловскъ» долженъ былъ происходить отъ японскихъ минъ, такъ же какъ это случилось одновременно и съ броненосцемъ «Побѣда». Но внезапность и необыкновенная разрушительность взрыва привела многихъ къ понятному желанію обстоятельнѣе разъяснить это дѣло и мы по поводу этого читаемъ въ газетахъ разныя мнѣнія:—

Такъ напр.: въ газетѣ «*Standard*» говорится—что на «Петропавловскѣ» могли находиться современныя взрывчатыя вещества, которыя могутъ внезапно взрываться при температурѣ около 35°. Недавно одно французское судно едва не погибло

(*) «Новое Время», № 10 098.

отъ такого случая. Очень возможно, что въ минномъ отдѣленіи «Петропавловска» температура была выше нормальнаго уровня и это могло быть причиной взрыва, отъ котораго погибъ броненосецъ.

Въ «*Journal des Débats*» авторъ одной замѣтки подробно разсматриваетъ причины, которыя могли послужить въ такой внезапной гибели «Петропавловска». Онъ разбираетъ невѣроятность его взрыва отъ подводной японской лодки и не вѣритъ адмиралу Того, который въ своемъ донесеніи хвалится, что причиной взрыва были мины, разставленныя по его приказанію на Портъ-Артурскомъ рейдѣ въ самый день событія. Въ заключеніе онъ точно такъ же приходитъ къ выводу, что гибель «Петропавловска» могла произойти отъ увеличенной температуры въ отдѣленіяхъ броненосца, гдѣ были расположены снарядные, минные и пороховые погреба—какъ былъ такой случай на французскомъ военномъ суднѣ *Duperré*, и что потому слѣдуетъ имѣть самый тщательный надзоръ за температурой этихъ помѣщеній.

Затѣмъ въ газетѣ «*Temps*» приводится указаніе, что причиной взрыва могли быть автоматическія мины, которыя при помощи очень замысловатаго устройства и особаго поплавка, могутъ оставаться плавающими и погружаться въ воду на желаемую глубину. Тогда ничто не открываетъ ихъ пребыванія на извѣстномъ мѣстѣ. Мины эти могутъ доставляться на малыхъ судахъ. Японцы, которые употребляли столько усилій, чтобы запереть русскій флотъ въ Портъ-Артурѣ, легко могли при каждомъ изъ своихъ нападеній, подвозить туда на рейдъ всякія мины. Даже при первой ихъ попыткѣ заблокировать портъ, которую отразилъ «Ретвизанъ», какъ говорятъ, тамъ найдены были поставленныя ими мины.

VI.—Событія на театрѣ военныхъ дѣйствій въ апрѣлѣ 1904 г

Въ своемъ донесеніи отъ 4-го апрѣля (*) адмиралъ Того говоритъ: —

«1-го апрѣля нашъ флотъ снова пошелъ къ Портъ-Артуру. Вторая, четвертая и пятая флотиліи истребителей миноносцевъ

(*) Газета «*Times*», April 18, 1904.

и 9-я миноносцевъ пришли къ порту въ 3 часа утра 2-го апрѣля, а 3-я эскадра—въ 7 час. Непріятельскихъ судовъ не было видно внѣ порта. Наша 1-я эскадра подошла въ 9 час. Крейсеры *Nisshin* и *Kasuga* были отправлены на западъ къ Ляотешану. Тамъ они открыли навѣсный огонь по порту и продолжали его два часа. Это было ихъ первое участіе въ сраженіи. Новые форты на Ляотешанѣ были ими принуждены къ молчанію».

«Флотъ нашъ удалился въ 1 часъ 30 мин. пополудни».

По офиціальнымъ японскимъ свѣдѣніямъ, ихъ потери «состояли изъ двухъ человѣкъ легко раненыхъ (*)».

«Незначительныя поврежденія, понесенныя японскими судами во время бомбардировки, въ настоящее время уже исправлены. Японскій флотъ маневрировалъ, не понеся поврежденій среди непріятельскихъ минъ».

По сообщенію изъ Шанхая (**), три военныя японскія судна, участвовавшія въ этомъ сраженіи, пришли чиниться въ Сасебо, имѣя большія поврежденія.

Въ «*Marine Rundschau*» (***) о тѣхъ же дѣйствіяхъ японскаго флота подъ Портъ-Артуромъ сказано слѣдующее:—

«Рано утромъ въ этотъ день появились на рейдѣ 2-е, 4-е и 5-е отдѣленія японскихъ истребителей миноносцевъ и 9-я флотилія миноносцевъ. Они искали тамъ минъ, вытащили ихъ три и взорвали. Они говорятъ, что эти мины были русскія».

«Около 8 час. утра къ нимъ подошла 3-я эскадра легкихъ крейсеровъ (****), а въ $9^{1}/_{4}$ час. прибыли 1-я и 2-я эскадры японскаго флота. Крейсеры *Nisshin* и *Kasuga* были отправлены къ западу за Ляотешанъ и въ теченіе двухъ часовъ выпустили на городъ и крѣпость Портъ-Артура 185 снарядовъ изъ большихъ орудій».

«Прочія суда японскаго флота держались внѣ выстрѣловъ, но, по словамъ адмирала Того, заставили замолчать новую русскую батарею».

(*) Телеграфное агентство: извѣстія изъ Токіо.

(**) Тамъ же, «*Petit Journal*».

(***) Siebentes Beiheft, стр. 80.

(****) Расписаніе японскимъ судамъ приведено въ предыдущей главѣ этой статьи.

«Съ русской стороны броненосецъ «Побѣда» мѣткими выстрѣлами билъ по обоимъ крейсерамъ изъ-за горы и принудилъ ихъ замолчать. Въ 12 час. 40 мин. весь японскій флотъ удалился съ рейда».

«По свидѣтельству русскихъ—ни городъ, ни крѣпость не имѣли важныхъ поврежденій, въ ихъ суда снаряды вовсе не попадали. Изъ числа гарнизона было ранено 5 челов., изъ населенія убито 7 челов. китайцевъ и 3 ранено».

«Японцы о своихъ потеряхъ умалчиваютъ».

Наши собственныя опредѣлительныя извѣстія о сраженіи 2-го апрѣля мы находимъ въ слѣдующей телеграммѣ нашего Намѣстника:—

«2-го апрѣля, съ 9 час. 15 мин. утра до полудня, японскій флотъ, въ составѣ 14 боевыхъ судовъ, раздѣлившись на два отряда, поочередно производилъ отъ Ляотешана бомбардировку крѣпости и города. Непріятель выпустилъ 185 снарядовъ. На бомбардировку отвѣчали съ якорныхъ мѣстъ перекиднымъ огнемъ—наша эскадра, въ томъ числѣ броненосецъ «Побѣда», а также и батареи. На берегу раненыхъ 5 нижнихъ чиновъ гарнизона. На судахъ потерь въ людяхъ и поврежденій не было. Среди китайцевъ на берегу убитыхъ 7, раненыхъ 3».

Затѣмъ послѣдовательно получались съ Дальняго Востока слѣдующія извѣстія:—

4-го апрѣля Намѣстникъ, генералъ-адъютантъ Алексѣевъ, перешелъ на броненосецъ «Севастополь» и временно поднялъ на немъ флагъ главнокомандующаго флотомъ на Тихомъ океанѣ (*).

Отъ 9-го апрѣля получено донесеніе Намѣстника о томъ, что въ этотъ день, при постановкѣ миннаго заграждения съ паровыхъ шлюпокъ, отъ преждевременнаго взрыва одной мины подъ кормою шлюпки погибли — минный лейтенантъ Петръ Пелль и 20 нижнихъ чиновъ.

Отъ 14-го апрѣля получено слѣдующее донесеніе командующаго Владивостокскою эскадрой, контръ-адмирала Іессена:—

(*) «Кронштадтскій Вѣстникъ» 1904 г., № 41.

«Въ Гензанѣ 12-го апрѣля два наши миноносца взорвали японскій пароходъ *Goio-Maru* водоизмѣщеніемъ въ 500 т., предварительно спустивъ съ него на берегъ всѣхъ людей. Того же дня, около 8 час. вечера, былъ взорванъ въ морѣ японскій пароходъ *Nakanura-Maru* около 220 т., съ котораго приняли людей къ себѣ. Ночью, въ 1 часъ 30 мин., взорванъ еще японскій военный транспортъ *Kinshiu-Maru* въ 4 000 т. съ грузомъ риса, другихъ военныхъ припасовъ и около 1 500 т. угля. Транспортъ былъ вооруженъ четырьмя 47-м.-м. пушками Гочкисса. Сдавшихся 17 офицеровъ, 20 нижнихъ чиновъ, 85 военныхъ носильщиковъ (кули) и 65 челов. команды принялъ къ себѣ. Оставшаяся безъ офицеровъ остальная часть десантнаго эшелона не только отказалась наотрѣзъ сдаться и перейти на нашъ крейсеръ, но оказала вооруженное сопротивленіе, а потому была потоплена вмѣстѣ съ транспортомъ».

Телеграмма Намѣстника отъ 16-го апрѣля:—

«Ночью 15-го апрѣля видны были непріятельскія суда, которыя держались на 6-мильномъ разстояніи отъ Артура».

«Утромъ, около 8 час., 10 японскихъ крейсеровъ съ 6 миноносцами были видны въ Уссурійскомъ заливѣ».

Еще двѣ телеграммы генералъ-адъютанта Алексѣева отъ 17-го апрѣля, слѣдующаго содержанія:—

1. «Произведенное особою комиссіей разслѣдованіе причинъ крушенія броненосца «Петропавловскъ» выяснило, что броненосецъ коснулся, безъ сомнѣнія, мины, поставленной непріятелемъ въ предѣлахъ обычнаго маневрированія флота при его выходахъ на рейдъ навстрѣчу непріятелю. Послѣдствіемъ взрыва такой мины подъ носовыми аппаратами и погребами «Петропавловска», по раздѣляемому мною мнѣнію комиссіи изъ спеціалистовъ, были послѣдовательные взрывы отъ детонаціи пироксилина въ судовыхъ минахъ и въ 12-д. снарядахъ, воспламененіе и взрывъ цилиндрическихъ котловъ; всѣ эти взрывы наблюдались въ теченіе двухъ минутъ, послѣ которыхъ объятый пламенемъ броненосецъ скрылся подъ водою».

2. «Ночью на 16-е апрѣля, около 2 час., въ Уссурійскомъ заливѣ, у Скрѣплевскаго маяка, показались 4 непріятельскіе миноносца, которые вскорѣ скрылись въ морѣ. Въ 7 час.

20 мин. утра съ о-ва Аскольдъ донесли о приближеніи съ юга десяти непріятельскихъ крейсеровъ и шести миноносцевъ. Первоначальное направленіе эскадра держала въ Уссурійскій заливъ, не вступая въ сферу огня. Около 10 час. утра непріятельская эскадра повернула въ направленіи на мысъ Гамовъ, вдоль Русскаго о-ва; на высотѣ о-ва Шкота она повернула къ югу и скрылась въ мглистомъ туманѣ, мѣшавшемъ дальнѣйшимъ наблюденіямъ».

Въ дополненіе къ депешѣ контръ-адмирала Іессена отъ 14-го апрѣля, мы имѣемъ еще слѣдующія частныя извѣстія о движеніяхъ нашей Владивостокской эскадры (*):—

Получивъ приказаніе идти въ Гензанъ, Владивостокская эскадра, состоявшая изъ трехъ бронированныхъ («Россія», «Громобой» и «Рюрикъ») и одного бронепалубнаго («Богатырь») крейсеровъ и двухъ эскадренныхъ миноносцевъ, вышла 10-го апрѣля изъ Владивостока ночью и, какъ потомъ оказалось, одновременна съ этимъ изъ Гензана во Владивостокъ вышла японская эскадра адмирала Накомура въ составѣ 8 бронированныхъ крейсеровъ I класса, изъ которыхъ 6 водоизмѣщеніемъ болѣе чѣмъ по 9 000 т. и съ ходомъ въ 20 узл. Вслѣдствіе необыкновенно густого тумана, стоявшаго всѣ эти дни, нашей эскадрѣ удалось обнаружить японскій флотъ лишь благодаря безпроволочному телеграфу, передававшему происходившіе между японскими судами переговоры. Японскій флотъ прошелъ въ очень близкомъ разстояніи. Адмиралъ Іессенъ немедленно распорядился отослать во Владивостокъ крейсеръ «Рюрикъ» съ извѣстіемъ о приближеніи непріятельской эскадры, а самъ съ оставшимися тремя быстроходными крейсерами и двумя миноносцами пошелъ по назначенію. По пути имъ потопленъ былъ японскій пароходъ *Goyo-Maru* съ грузомъ въ 600 т.—рыбы и табаку для войскъ. Люди были сняты и отъ экипажа было получено цѣнное извѣстіе о дѣйствіи близъ Гензана сильной непріятельской эскадры. Подойдя къ Гензану, адмиралъ Іессенъ отдалъ приказаніе миноносцамъ, подъ командой Максимова и Пелля, войти въ бухту и дѣйствовать по обстоятельствамъ. Опас-

(*) Телеграмма Россійскаго телеграфнаго агентства.

ность нашимъ миноносцамъ могла предстоять огромная, въ виду предполагаемой минировки порта и возможности присутствія непріятельскихъ судовъ. Ободряя посылаемыхъ, адмиралъ упомянулъ о важности предстоявшаго имъ подвига и что имена всѣхъ участниковъ не будутъ забыты въ родномъ флотѣ. По случайности, бухта оказалась свободною отъ непріятеля; но всего за пять часовъ до появленія нашихъ миноносцевъ она была занята четырьмя японскими истребителями миноносцевъ. Въ бухтѣ Гензанъ находился коммерческій пароходъ нагруженный рисомъ. Судно было потоплено миной, команда его сама спаслась на берегъ. Переполохъ мѣстныхъ властей послѣ взрыва былъ такъ великъ, что въ городѣ немедленно былъ спущенъ японскій флагъ и поднятъ русскій. Въ виду возможности возвращенія японскаго флота, всѣ дѣйствія въ Гензанѣ совершались съ крайнею поспѣшностью. Отославъ миноносцы прямо во Владивостокъ, адмиралъ на обратномъ пути вышелъ дальше въ море, и ночью на 13-е апрѣля въ открытомъ морѣ былъ усмотрѣнъ японскій пароходъ, въ 4 000 т. На требованіе остановиться, пароходъ отвѣчалъ о своемъ согласіи свистками, но машины не застопорилъ. Свѣтъ прожекторовъ обнаружилъ удаляющіеся съ парохода баркасъ и шлюпки, которые и были остановлены, при чемъ снятые люди оказались командою *Kinshiu-Maru*. Командиръ послѣдняго заявилъ, что пароходъ оставленъ и людей на немъ нѣтъ. Для осмотра судна передъ взрывомъ были отправлены лейтенанты Петровъ и Рейнъ съ партіею. Ими обнаружены, вопреки заявленія командира парохода, въ закрытой каютѣ 7 пѣхотныхъ офицеровъ и въ трюмѣ около 130 солдатъ. Офицеры сдались безпрекословно, а нижніе чины отказались. Узнавъ это, адмиралъ велѣлъ имъ тотчасъ же покинуть судно. Но не успѣлъ нашъ катеръ подойти къ крейсеру «Россія» съ плѣнными офицерами, какъ съ покинутаго парохода раздалась по немъ ружейная пальба, не прекращавшаяся до полнаго потопленія парохода. На удалявшемся катерѣ нашемъ были ранены 3 нижнихъ чиновъ.

По словамъ плѣнныхъ офицеровъ, уничтоженный отрядъ предназначался для высадки въ бухтѣ Паллада, но заставъ берегъ занятымъ казаками, десантъ не былъ спущенъ и воз-

вращался въ Гензанъ. Эскадра наша вернулась во Владивостокъ благополучно 14-го апрѣля, въ 9 час. вечера. По этому предмету 17-го апрѣля опубликовано было слѣдующее офиціальное донесеніе японскаго правительства (*):—

«Когда транспортный пароходъ *Kinshiu-Maru* въ 2 380 т., съ 9-ю ротой 37-го полка возвращался въ Гензанъ, онъ былъ остановленъ къ югу отъ Синъ-Пхо тремя русскими крейсерами и двумя миноносцами. Крейсеръ «Россія» подошелъ къ пароходу; капитанъ парохода въ сопровожденіи старшихъ морскихъ офицеровъ и 2 другихъ офицеровъ перешли на «Россію», гдѣ они повидимому были задержаны. Непріятель далъ солдатамъ часъ срока для сдачи. Въ $1^1/_2$ час., непріятелъ пустилъ мину, наши солдаты выстроились въ линію и стали перестрѣливаться; при чемъ многіе изъ нашихъ офицеровъ были убиты. Въ 2 часа былъ произведенъ второй взрывъ миной, который ударилъ въ машинное отдѣленіе и переломилъ транспортный пароходъ на двѣ части, нѣкоторые торговцы и «кули» спаслись раньше въ шлюпкѣ. За ними послѣ взрыва, послѣдовало нѣсколько солдатъ. Шлюпки достигли Синъ-Пхо; на нихъ всего было 45 унтеръ-офицеровъ и рядовыхъ, 6 куліевъ и 3 торговца; думаютъ, что всѣ военные, за исключеніемъ упомянутыхъ выше оставшихся въ живыхъ, погибли. Рота состояла изъ двухъ капитановъ, двухъ оберъ-лейтенантовъ, одного прапорщика и 73 нижнихъ чиновъ».

Въ «*Moniteur de la Flotte* (**) приводятся сравнительныя свѣдѣнія о состояніи флотовъ японскаго и русскаго на Тихомъ океанѣ за текущій апрѣль мѣсяцъ:—

«Мы уже имѣли случай говорить (№ 15) о несчастной судьбѣ, которая какъ бы преслѣдовала русскій флотъ въ этой войнѣ— по поводу потери «Петропавловска» и миноносца «Страшнаго» и поврежденія броненосца «Побѣды», 31-го марта».

«Эскадра русская на Дальнемъ Востокѣ въ январѣ этого года состояла изъ слѣдующихъ судовъ»:—

«Въ Портъ-Артурѣ: 7 броненосцевъ—«Пересвѣтъ», «Севастополь», «Полтава», «Петропавловскъ», «Побѣда», «Ретви-

(*) Телеграмма Россійскаго телеграфнаго агентства.

(**) № 16, 23 Avril, 1904.

занъ», «Цесаревичъ»; бронированный крейсеръ «Баянъ»; 5 броненалубныхъ крейсеровъ—«Аскольдъ», «Новикъ», «Діана», «Бояринъ», «Паллада»; 2 транспора: «Ангара» и «Енисей»; три канонерскія лодки; 12 эскадренныхъ миноносцевъ; 6 миноносцевъ и, по слухамъ—2 подводныя лодки».

«Въ Чемульпо: крейсеръ «Варягъ и канонерская лодка «Кореецъ».

«Во Владивостокѣ: три большіе бронированные крейсера—«Россія», «Рюрикъ», «Громобой», бронепалубный крейсеръ «Богатырь» и транспортъ «Лена».

«Всего—40 судовъ, изъ которыхъ I ранга—7, среднихъ—10 и меньшихъ—23».

«Потери понесенныя русскимъ флотомъ въ большинствѣ состоятъ изъ наиболѣе сильныхъ судовъ: пять броненосцевъ изъ числа семи—«Петропавловскъ», «Побѣда», «Полтава», «Цесаревичъ», «Ретвизанъ». Изъ этихъ пяти окончательно потерянъ только одинъ, но и прочіе—болѣе или менѣе выведены изъ строя; такъ что дѣйствительно крѣпкими въ Портъ-Артурѣ остались только два броненосца».

«Изъ большихъ крейсеровъ, два попорчены—«Паллада» и «Бояринъ» и одинъ погибъ—«Варягъ».

«Діана», «Новикъ» и «Аскольдъ» легко ранены, но они только бронепалубные».

«Сверхъ того, потоплены два эскадренные миноносца и погибла канонерская лодка «Кореецъ».

«Что же касается Владивостокской эскадры, то она осуждена была на бездѣятельность именно въ то время, когда могла быть наиболѣе полезна, и конечно не предприметъ ничего больше теперь, когда всякое дѣятельное ея участіе можетъ быть для нея гибельнымъ (*)».

«Что же касается японскаго флота, то каковы бы ни были его прежнія потери, онъ имѣетъ теперь такое численное и тактическое превосходство, что борьба съ нимъ теряетъ всякіе виды на равновѣсіе».

(*) Можно напомнить, что это говорилось 9-го апрѣля (ст. ст.).

«Японцы начали враждебныя дѣйствія имѣя 6 броненосцевъ I ранга: *Mikasa*, *Hatsuse*, *Asahi*, *Shikishima*, *Yashima*, *Fujiyama*; 6 бронированныхъ крейсеровъ: *Tokiwa*, *Asama*, *Yakumo*, *Azuma*. *Idzuma*, *Iwate*; 15 бронепалубныхъ крейсеровъ: *Takasago*, *Kasagi*, *Chiose*, *Itsukushima*, *Hashidate*, *Matsushima*, *Yoshino*, *Naniwa*, *Takachiho*, *Akaski*, *Akitsushima*, *Niitaka*, *Tsushima*, *Suma*, *Chiyoda*; 20 истребителей миноносцевъ и 60 миноносцевъ. Всѣхъ судовъ числомъ—107».

«Новый морской агентъ Японіи въ Лондонѣ объявилъ, что въ настоящее время имѣются въ постройкѣ на элингахъ въ Іокушимѣ и Куре три или четыре крейсера по 4 000 т. Также строится нѣкоторое число истребителей миноносцевъ и миноносцевъ. Такъ, что принимая въ расчетъ строящіяся суда, Японія имѣетъ въ своемъ миноносномъ флотѣ около 100 судовъ».

«О потеряхъ японцевъ трудно имѣть точныя свѣдѣнія. Смутно только извѣстно, что броненосецъ *Shikishima* прибылъ очень пострадавшій въ Нагасаки, что броненосецъ *Mikasa* и крейсеръ *Azuma* прибыли попорченные въ Сасебо. Также считается, что бронированный крейсеръ типа *Asama* потонулъ. Совершенно вѣрнымъ считается, что крейсеръ *Takachiho* потонулъ въ Чемульпо отъ выстрѣловъ съ «Варяга», и что бронепалубные крейсеры *Takasago* и *Akashi* сильно повреждены при Портъ-Артурѣ. Но при всемъ томъ адмиралъ Того располагаетъ еще и теперь четырьмя бронированными крейсерами противъ одного «Баяна», съ огромнымъ перевѣсомъ въ числѣ всѣхъ прочихъ судовъ».

«Итакъ, сравнительно, флотъ русскій теперь значительно еще уменьшился. Но онъ можетъ разсчитывать на свою Балтійскую эскадру, которую конечно поспѣшатъ вывести на театръ военныхъ дѣйствій, и численный ея составъ долженъ возстановить равновѣсіе воюющихъ сторонъ».

Въ слѣдующемъ нумерѣ (14-мъ) «*Moniteur de la Flotte*», приводятся къ этому дополнительныя извѣстія:

«На основаніи депеши, полученной нами по тому же предмету, мы узнаемъ, что три японскія судна, которыя принимали участіе въ послѣдней атакѣ на Портъ-Артуръ (2-го апрѣля), прибыли въ Сасебо для исправленія полученныхъ ими аварій.

Хотя относительно потерь и соблюдается у японцевъ большая тайна, но кажется подтверждается, что одинъ изъ ихъ крейсеровъ—*Azuma*, и одинъ истребитель миноносцевъ потонули: первый отъ выстрѣловъ съ Золотой горы, а второй съ «Петропавловска»—за нѣсколько минутъ до его взрыва».

«Также въ этомъ сраженіи много пострадали крейсеры *Nisshin* и *Kasuga*. Сверхъ того, не имѣется извѣстій о другомъ истребителѣ миноносцевъ, который считаютъ также погибшимъ».

«Можно было удостовѣриться, что при всякой новой бомбардировкѣ Портъ-Артура, японцы дѣйствуютъ менѣе рѣшительно. Они останавливаются внѣ выстрѣловъ съ русскихъ батарей—съ которыми они не отваживаются начинать борьбу».

19-го апрѣля получена была въ Главномъ Штабѣ слѣдующая телеграмма отъ генералъ-лейтенанта Сахарова:—

«18-го апрѣля къ берегу западнѣе Сыньючена (*), не ближе 6 верстъ подходили два судна—повидимому миноносцы. Къ западу отъ Гайчжоу (*) усмотрѣны сначала два парохода, крейсировавшіе около берега до 3 час. пополудни, а затѣмъ эскадра въ 10 судовъ, удалившаяся по направленію на сѣверо-западъ. Около Инкоу судовъ не появлялось».

20-го апрѣля отъ генералъ-адъютанта Алексѣева изъ Портъ-Артура получена была телеграмма слѣдующаго содержанія:—

«Въ 1 часъ ночи съ восточныхъ батарей, близъ берега, были обнаружены пять миноносцевъ, которые подъ огнемъ батарей и судовъ обороны отошли къ югу. Въ 1 часъ 45 мин. показался при нѣсколькихъ миноносцахъ первый пароходъ-брандеръ, по коему былъ открытъ огонь съ батарей и судовъ. Черезъ $^3/_4$ часа за симъ, въ лучахъ прожекторовъ, былъ усмотрѣнъ цѣлый рядъ пароходовъ-брандеровъ, направлявшихся ко входу въ гавань съ востока и юго-востока.

«Отважный», «Гилякъ», «Гремящій» (канонерскія лодки) и батареи берегового фронта мѣткимъ непрерывнымъ огнемъ отражали каждый пароходъ. Дѣйствіемъ преимущественно энергичнаго артиллерійскаго огня, минами Уайтхеда съ миноносцевъ

(*) Сыньюченъ и Гайчжоу—станціи желѣзной дороги въ Портъ-Артуръ на прибрежьѣ Ляодунскаго залива.

и минныхъ катеровъ, а также взрывомъ нѣсколькихъ минъ загражденія, на рейдѣ потоплены восемь пароходовъ».

«Сверхъ того, по донесенію начальствующихъ лицъ батарей и лодки «Гилякъ», были уничтожены два миноносца. Въ началѣ 5-го часа утра батареи и лодки прекратили огонь, стрѣляя изрѣдка по миноносцамъ, которые держались на горизонтѣ. Всѣ брандеры были вооружены скорострѣльною артиллеріей и пулеметами, изъ которыхъ непріятель дѣйствовалъ непрерывно. Изъ числа искавшихъ спасенія на шлюпкахъ, до сего времени задержаны и сняты нами съ брандеровъ до 30 челов., въ томъ числѣ два смертельно раненые офицера».

«Осмотръ рейда и подбираніе людей затруднены было зыбью».

«У насъ потерь не было; легко раненъ одинъ нижній чинъ миноносца «Боевой». При появленіи перваго брандера съ миноносцами я, въ сопровожденіи начальника полевого штаба, генералъ-лейтенанта Жилинскаго, и флагъ-капитана, капитаны 1-го ранга Эбергардта, переѣхалъ на лодку «Отважный» для непосредственныхъ распоряженій по отраженію атаки брандеровъ, при чемъ на укрѣпленіяхъ находился генералъ-лейтенантъ Стессель и на лодкѣ «Гилякъ» — контръ-адмиралъ Лощинскій по должности начальника обороны рейда».

В. Головачовъ.

ПСИХОЛОГИЧЕСКІЕ ФАКТОРЫ МОРСКИХЪ ПОБѢДЪ (*).

Контръ-адмирала Г. Гавотти.

Часть II.—Подчиненные.

ГЛАВА I.—Нравственное и военное воспитаніе.

Подъ нравственнымъ воспитаніемъ авторъ подразумѣваетъ то воспитаніе, которое вырабатываетъ и совершенствуетъ характеръ человѣка и даетъ лучшимъ сторонамъ его натуры возможность проявиться на пользу другихъ и прежде всего на пользу отечества.

Неизмѣнною основой нравственнаго воспитанія итальянскаго юношества вообще, а слѣдовательно и той части его, которая предназначается на пополненіе рядовъ флота, служитъ религія.

Матеріалистическая философія, теоріи выводимыя изъ основоположеній не опирающихся на божественномъ началѣ, пока еще не проникли въ итальянскія семьи въ качествѣ воспитательной системы, и всѣ матери учатъ своихъ сыновей быть добродѣтельными, основываясь на принципахъ и нормахъ христіанской морали.

Идеалъ семьи и отечества, возведенный на степень верховнаго принципа для образованія хорошихъ гражданъ и солдатъ, можетъ служить лишь мимолетнымъ, эгоистическимъ и мало ободряющимъ мотивомъ въ противопоставленіи съ печальною перспективой обращенія въ ничто, перспективою, которая отымаетъ у человѣческихъ страданій, у пожертвованій своею жизнью въ военной и морской службѣ ту вѣру, то духовное возмездіе, которое съ упованіемъ взираетъ за предѣлы пустого эгоизма матеріальной природы человѣка.

По мнѣнію автора, нельзя воспитывать юношей, молодыхъ моряковъ, въ любви къ отечеству, въ почтеніи къ старшимъ

(*) См. «Морск. Сборн.» 1904 г., № 4.

и въ повиновеніи имъ, въ духѣ личнаго самоотреченія, если въ основѣ этого воспитанія не оставить незыблемыми и неприкосновенными тѣ религіозныя начала, которыя воспитанникъ или морякъ уже носитъ въ своемъ сердцѣ.

Повиновеніе, которое въ военной службѣ требуется отъ подчиненныхъ, останется чисто пассивнымъ, внѣшнимъ, если оно не будетъ оказываться какъ бы подъ импульсомъ не допускающей сомнѣній вѣры, и одна лишь религіозная вѣра можетъ дать солдату или моряку душевную силу необходимую для такого повиновенія.

Говорятъ иногда, что будто бы религія разслабляетъ характеръ, но такое утвержденіе оказывается совершенно ошибочнымъ передъ лицомъ здраваго смысла и исторіи. Религія дала милліоны мучениковъ, презрѣвшихъ всякія страданія и смерть, и самые великіе воины обращались передъ битвами съ молитвою къ Богу и вручали себя Его волѣ.

Храбрыя войска всегда были воодушевлены какимъ-нибудь идеаломъ. Когда всякая отдѣльная мысль поглощена безусловною вѣрой въ начальника, вліяніе котораго—будь онъ Цезарь, Наполеонъ, Нельсонъ или Гарибальди — гипнотизируетъ подчиненныхъ, то въ исполненныхъ энтузіазмомъ сердцахъ воиновъ величіе родины и слава вождя сливаются въ одинъ идеалъ, за который они и жертвуютъ безтрепетно жизнью.

Исполненная пожертвованіями и лишеніями жизнь военнаго моряка прекрасно согласуется съ воспитательными правилами христіанской морали, учащими простотѣ въ жизненныхъ привычкахъ и готовности отказаться, въ случаѣ надобности, отъ всякихъ житейскихъ удобствъ.

Много уже разъ повторялось, что парусный флотъ, съ его продолжительными плаваніями и долгими переходами, съ всевозможными нравственными и физическими лишеніями, которымъ подвергался тогдашній морякъ, способствовалъ выработкѣ сильныхъ характеровъ и хорошо подготовлялъ, душевно и тѣлесно, къ перенесенію тягостей военнаго времени; но это прошло, а теперь нужно пользоваться тѣмъ, что есть.

Лучшимъ средствомъ для того, чтобы закалить духъ молодого моряка, все же останутся навсегда продолжительныя прак-

тическія плаванія, при чемъ результатъ будетъ тѣмъ лучше, чѣмъ раньше начнется эта морская жизнь.

Вообще теперь больше заботятся объ обученіи, чѣмъ о нравственномъ воспитаніи.

А между тѣмъ образованіе всегда можетъ быть пріобрѣтено или пополнено впослѣдствіи, и было бы важнѣе подвергать юношей, намѣревающихся посвятить себя морской профессіи, на первыхъ же порахъ рѣшительной пробѣ, такъ чтобы они могли во-время отказаться отъ избранной ими трудной карьеры, если бы оказались непригодными для нея по своимъ физическимъ или духовнымъ качествамъ.

Съ другой стороны, мы слишкомъ удалились теперь отъ суроваго воспитанія былыхъ временъ, слишкомъ свыклись со многими матеріальными удобствами, плохо подготовляющими къ трудностямъ морской жизни.

Авторъ согласенъ со Смайльсомъ въ томъ, что пробою для человѣка, дающею случай проявиться лучшимъ сторонамъ его натуры, служитъ не жизнь, обставленная всѣми удобствами, а суровый жизненный опытъ и различныя невзгоды.

Современныя идеи идутъ противъ милитаризма, но до тѣхъ поръ, пока существуютъ войска и флоты, военная дисциплина останется своего рода кивотомъ завѣта, зданіемъ, фундаментъ котораго долженъ быть неприкосновеннымъ, если хотятъ, чтобы оно стояло незыблемо и прочно.

И если даже въ самомъ далекомъ будущемъ и можетъ наступить день, когда не будетъ больше постоянныхъ войскъ, или, еще лучше, не будетъ войнъ, то военный флотъ все же долженъ остаться, какъ необходимый факторъ цивилизаціи и благополучія націй на морѣ.

Сущность военной дисциплины не измѣнилась со времени графа С.-Винсента, когда она повела Англію къ Трафальгару; перемѣнилась только форма.

Теперь нѣтъ уже больше надобности въ строгихъ мѣрахъ, примѣнявшихся Джервисомъ, который не прощалъ даже простой оплошности; въ мѣрахъ этихъ нѣтъ уже больше надобности потому что, благодаря успѣхамъ образованія, воины глубоко проникліись великими идеями долга и патріотизма,

на которыхъ основывается дисциплина, и для сообразованія съ ними своихъ поступковъ не нуждаются уже больше въ какомъ-либо энергическомъ внѣшнемъ побужденіи, угрозахъ или наказаніяхъ.

Чрезмѣрная строгость пагубна для хорошей организаціи, какъ и чрезмѣрная слабость. Человѣкъ высокаго духа никогда не будетъ слишкомъ строгъ; онъ всегда найдетъ надлежащую мѣру, чтобы своимъ собственнымъ примѣромъ указать путь долга, и затѣмъ чтобы своею неослабною энергіей удержать на этомъ пути своихъ подчиненныхъ.

Умѣренная строгость не несовмѣстима съ добрымъ сердцемъ, и исторія даетъ намъ весьма много примѣровъ воиновъ суровыхъ въ дисциплинѣ, но въ то же время любимыхъ своими подчиненными за душевную доброту.

Секретъ упомянутой выше «надлежащей мѣры» заключается въ отеческомъ отношеніи къ подчиненнымъ, въ томъ, чтобы не ограничиваться требованіемъ отъ нихъ исправнаго выполненія ихъ служебныхъ обязанностей, но заботиться о всемъ томъ, что могло бы улучшить ихъ физическое и духовное состояніе.

Излишняя фамильярность не имѣетъ ничего общаго съ такою заботливостью, и тогда какъ послѣдняя благопріятствуетъ дисциплинѣ, первая пагубна для нея.

Поддержанію на надлежащей высотѣ въ военномъ организмѣ чувства долга способствуетъ еще установленіе системы производства и назначенія на должности, основанной на строгомъ соблюденіи началъ справедливости. Справедливость является также и надежнымъ средствомъ организаціи; безпорядочная же система, или, еще хуже, основанная на фаворитизмѣ, пагубно отражается прежде всего на самомъ же личномъ составѣ.

ГЛАВА II.—**Морское воспитаніе.**

Лучшая проба мужества человѣка, это—
его способность нести отвѣтственность.
Графъ С.-Винсентъ.

Была нѣкогда счастливая для итальянскаго флота пора, когда команды его составлялись изъ настоящихъ моряковъ.

На военныхъ судахъ происходили тогда характерныя состязанія между уроженцами различныхъ морскихъ центровъ — лигурійцами, сардинцами и итальянцами—и почетный титулъ «моряка прямыхъ парусовъ» служилъ для отличія наилучшихъ моряковъ изъ отличныхъ, доставлявшихся малымъ каботажемъ и рыбными промыслами.

Продолжительныя океанскія плаванія, или еще болѣе трудныя плаванія по Черному морю и сѣвернымъ морямъ, вырабатывали смѣлыхъ и смышленыхъ моряковъ, отличавшихся, правда, нѣкоторою независимостью характера, но проникнутыхъ притомъ чувствомъ достоинства, и изъ этихъ-то моряковъ формировались однородныя команды, прекрасно отвѣчавшія также потребностямъ военной службы, еще не дошедшей тогда до своей теперешней осложненности.

Въ настоящее время «моряки прямыхъ парусовъ» сдѣлались величайшею рѣдкостью и итальянскій военный флотъ комплектуется людьми всевозможныхъ профессій, кромѣ только морской.

Въ коммерческомъ флотѣ также паръ почти вполнѣ вытѣснилъ паруса, и морская практика свелась почти что на нѣтъ. Но во всякомъ случаѣ, плавающій на суднѣ, паровомъ или парусномъ и большомъ или маломъ, пріобрѣтаетъ морской желудокъ и ноги, а вмѣстѣ съ ними и моральную силу; для военнаго же флота чрезвычайно важно, чтобы моряки не страдали морскою болѣзнью какъ разъ тогда, когда на суднѣ больше всего-то и нужны жизненная энергія и работа.

Одною изъ многихъ причинъ упадка въ Италіи мореходства служитъ апатичная индифферентность, съ которою страна относится къ своему флоту какъ коммерческому, такъ и особенно военному.

И эта апатія распространяется изъ центровъ на побережья, тогда какъ наоборотъ отъ послѣднихъ должна бы идти къ центрамъ любовь къ морю.

Историческій опытъ показываетъ, что можно любить море само по себѣ и сдѣлаться превосходнымъ морякомъ даже родившись среди горъ.

Въ своемъ мѣстѣ авторъ старался уже выяснить, насколько необходимо закаливать характеръ моряка посредствомъ пла-

ваній, а вмѣстѣ съ характеромъ и его физическій организмъ, чтобы сдѣлать его способнымъ выносить тягости войны.

Англійскія эскадры были пріучены Нельсономъ еще до Абукира и Трафальгара къ перенесенію непрерывныхъ опасностей и ко всѣмъ трудностямъ зимняго плаванія, и всѣ его командиры судовъ соперничали между собою въ удали, такъ какъ знали, что ими начальствуетъ человѣкъ, въ глазахъ котораго потеря корабля являлась дѣломъ совершенно второстепеннымъ по сравненію съ главною цѣлью—выполненіемъ приказаній.

Этимъ-то именно и объясняется то, что Нельсонъ не встрѣтилъ никакого колебанія въ своихъ командирахъ подъ Абукиромъ, когда, при наступавшихъ уже сумеркахъ и идя по лоту, онъ приказалъ проникнуть между французскою эскадрой и берегомъ, не обращая вниманія на полную несостоятельность имѣвшихся морскихъ картъ.

Такая школа, пріучавшая не бояться берега и преодолѣвать всякія, могущія представиться на морѣ, трудности, столь же нужна и въ настоящее время; притомъ же это — единственная школа, могущая закалить духъ и тѣло и подготовить моряка къ тяжелой отвѣтственности военнаго времени.

Не только крейсерамъ, но и самимъ эскадрамъ можетъ представиться необходимость при поискахъ непріятеля или при переходахъ съ одного стратегическаго пункта на другой по долгу оставаться въ морѣ несмотря на погоду.

Каково было бы положеніе начальника, если бы при встрѣчѣ непріятеля въ благопріятныхъ для боя условіяхъ, но при свѣжей погодѣ оказалось, что часть команды не годится для дѣла изъ-за морской болѣзни или изнеможенія!

Продолжительныя океанскія плаванія образовываютъ хорошую команду, это неоспоримо; но такія плаванія слишкомъ рѣдки, чтобы можно было считать ихъ за хорошую школу для войны.

Превосходною школой выносливости и удали являются миноносцы, но только необходимо, чтобы имъ часто представлялся случай практиковаться въ трудныхъ плаваніяхъ.

Все сказанное выше о командахъ имѣетъ еще большее значеніе въ примѣненіи къ морскимъ воспитанникамъ.

Школа, подготовляющая офицеровъ, должна бы помѣщаться на плавающемъ кораблѣ.

Это, правда, нѣсколько невыгодно отразилось бы на научной подготовкѣ, но тутъ не было бы еще большой бѣды, такъ какъ зато значительно выиграло бы дѣло воспитанія, какъ нравственнаго, такъ и морского. Кромѣ того, послѣ такой рѣшительной пробы облегчился бы выборъ молодыхъ людей дѣйствительно способныхъ, по своимъ физическимъ и духовнымъ качествамъ, къ морской службѣ.

Коротенькое же лѣтнее плаваніе воспитанниковъ развѣ можетъ считаться достаточною пробой и развѣ можетъ оно дать морское воспитаніе?

При такихъ условіяхъ и происходитъ, что воспитанники становятся офицерами не пройдя той суровой морской школы, которая составляетъ для нихъ необходимость и которая должна быть пройдена своевременно—для возможности дальнѣйшаго увѣреннаго слѣдованія по избранному пути. Усвоенныя же ими научныя свѣдѣнія даютъ весьма мало въ дѣлѣ морского воспитанія, безъ котораго они когда-нибудь впослѣдствіи, и притомъ слишкомъ подзно для того, чтобы исправить дѣло, окажутся не у мѣста.

Сколько бы ни утверждали противнаго, но еще не достаточно только пріобрѣсти «глазъ» для эволюцій или сдѣлаться спеціалистомъ по какой-нибудь отрасли морской техники; необходимо обладать морскимъ духомъ, пріобрѣсти морскую закалку, чтобы когда придется принять на себя отвѣтственность командованія хотя бы малымъ судномъ, не оказалось бы недостатка въ необходимой для этого твердости духа, которая пріобрѣтается лишь путемъ постепеннаго пріученія себя къ отвѣтственности на менѣе важныхъ постахъ и къ иниціативѣ, возможной на морѣ и для подчиненныхъ.

Воспитывать въ юношахъ духъ личнаго почина составляетъ одну изъ важнѣйшихъ задачъ морской профессіи.

Духъ иниціативы есть одно изъ главнѣйшихъ качествъ, которыми долженъ обладать морякъ. Принятіе рѣшеній играетъ на морѣ особенно важную роль, такъ какъ не только ошибки

въ этомъ отношеніи, но даже только промедленія могутъ повлечь за собою самыя серіозныя послѣдствія.

Медлительные и нерѣшительные характеры, не обладающіе духомъ иниціативы, должны быть своевременно перевоспитаны или же устранены отъ морской профессіи.

Итакъ, необходимо постепенно пріучать юношей къ отвѣтственности, развивать въ нихъ личную иниціативу, не водить ихъ все время на помочахъ, подсказывая, что слѣдуетъ дѣлать, но оказывать имъ довѣріе, поощрять ихъ самолюбіе и совершенствуя такимъ образомъ ихъ характеръ пріучать ихъ къ рѣшительности необходимой для всякаго командованія и при всякой отвѣтственности.

Такая школа иниціативы и отвѣтственности на морѣ можетъ настолько воспитать волю, что дастъ ей возможность лучше господствовать надъ нервною системой, чѣмъ это могъ бы сдѣлать какой-нибудь научный рецептъ или же совѣты, полученные адмираломъ Макаровымъ отъ доктора Шидловскаго. Но авторъ повторяетъ вмѣстѣ съ адмираломъ, что въ военной, и особенно въ морской, службѣ необходимо всѣмъ обладать крѣпкими нервами или же сдѣлать ихъ такими, такъ какъ иначе нельзя переносить иногда весьма тяжелой отвѣтственности, сопряженной съ морскою профессіей.

Море укрѣпляетъ нервную систему, такъ что морякъ можетъ сохранять ясный духъ не только при стрѣльбѣ изъ пушки въ мирное время, но также и въ военное и вообще при всѣхъ тѣхъ обстоятельствахъ, въ которыхъ присутствіе духа у командира и подчиненныхъ можетъ обусловить самое спасеніе.

По мнѣнію адмирала Джервиса, пробою мужества человѣка служитъ то, какъ онъ несетъ лежащую на немъ отвѣтственность. Въ мирное время отвѣтственность рѣдко достигаетъ на морѣ такого размѣра, чтобы ее можно было сравнивать съ отвѣтственностью въ военное время, но все же при разнообразіи обстоятельствъ плаванія, одиночнаго или въ составѣ эскадры, могутъ встрѣтиться и такія обстоятельства, которыя заставятъ обнаружиться закалку характера у того, кто противостоитъ имъ и побѣждаетъ ихъ своимъ умомъ моряка.

Подобная оцѣнка подчиненныхъ составляетъ единственную, или лучше сказать, наилучшую основу для необходимаго выбора къ повышенію по службѣ.

Всякая же другая основа будетъ ошибочною.

Вообще говоря, въ мирное время трудно намѣтить людей наиболѣе пригодныхъ для командованія, во время войны, судами или эскадрами.

Исторія свидѣтельствуетъ, что весьма часто скрытая энергія ума и сердца проявляется подъ вліяніемъ опасности и трудностей, и что люди въ мирное время скромные, упорно не желающіе извѣстности и никѣмъ не замѣчаемые возносятся во время войны иногда до весьма высокихъ ступеней.

Такъ, принцъ Евгеній Савойскій, этотъ маленькій хромой, къ которому съ пренебреженіемъ относился французскій дворъ, сдѣлался послѣ, какъ всякому извѣстно, однимъ изъ наиболѣе искусныхъ и храбрыхъ полководцевъ своего времени.

Поэтому при выборѣ въ мирное время людей для доставленія имъ возможности скорѣе достигнуть высшихъ ступеней военно-морской іерархіи можно сдѣлать огромные промахи.

Лишь весьма немногіе люди являются съ самой первой юности какъ бы предназначенными къ тому, чтобы занять мѣста на верху общественной лѣстницы, и эти немногіе, щедро одаренные отъ природы, принадлежатъ въ исторіи къ числу великихъ; если такой человѣкъ встрѣтится среди военныхъ, то онъ самъ быстро проложитъ себѣ путь.

Итакъ, тутъ могутъ быть серіозныя ошибки, но все же единственная возможная оцѣнка, могущая дать извѣстную норму для выбора, заключается въ сужденіи по закалкѣ характера и морскимъ способностямъ.

Лицамъ, обнаружившимъ умѣніе справляться съ серіозными трудностями профессіи, часто сопряженными даже со смертельною опасностью, и выдерживать отвѣтственность сохраняя притомъ неизмѣнное самообладаніе, слѣдуетъ отдавать предпочтеніе передъ лицами, заявившими себя только со стороны усердія, хотя бы они и отличались своими научными познаніями, но если при этомъ ничего не извѣстно объ ихъ способности выдерживать профессіональную отвѣтственность, а вмѣстѣ съ тѣмъ и объ ихъ способности командовать въ военное время.

ГЛАВА III.—**Сплоченность и духъ товарищества.**

> Кумиръ своихъ матросовъ, онъ (Нельсонъ) въ той же степени пользовался и труднѣе пріобрѣтаемою любовью офицеровъ своей эскадры; но ему было еще мало пріобрѣсти эту любовь лично для себя; онъ хотѣлъ, чтобы она царила во всемъ его флотѣ и связывала взаимною преданностью всѣхъ этихъ людей, которымъ предстояло совмѣстно сражаться.
>
> Жюрьенъ-де-ла-Гравьеръ.

Первое условіе для достиженія сплоченности командъ состоитъ въ постоянствѣ ихъ состава и ихъ командованія.

Второе условіе заключается въ уравновѣшенной дисциплинѣ, энергической, но безъ суровости и убѣдительной, такъ чтобы подчиненный чувствовалъ бы себя окруженнымъ атмосферой, проникнутой чувствомъ долга, въ которой власть дѣйствовала бы своимъ престижемъ, а не авторитетомъ.

Этою наукой командованія въ наивысшей степени обладали напр. Нельсонъ и Коллингвудъ, и она обезпечивала имъ полную преданность ихъ людей и ихъ содѣйствіе при всякихъ обстоятельствахъ; судовые экипажи, уже раньше дисциплинированные Джервисомъ, обратились такимъ образомъ въ настоящія братства.

Такъ какъ примѣры, взятые изъ морской жизни Нельсона, всегда могутъ удачно указать хорошія организаціонныя нормы, то можно будетъ привести тутъ его собственныя слова о постоянствѣ состава командъ:—

«Нелюбовь моряковъ къ флоту всецѣло зависитъ отъ проклятой системы перевода ихъ съ корабля на корабль, при чемъ матросы не могутъ привязаться къ своимъ офицерамъ, а офицеры ни на грошъ не заботятся о нихъ».

У каждаго судового командира свой особенный характеръ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и свой личный методъ дисциплинированія своей команды.

При частой смѣнѣ командировъ мѣняется и организаціонная система и никогда не можетъ быть достигнуто то взаимное по-

знаніе, которое одно только въ состояніи сплотить всѣхъ въ одно сильное и связное цѣлое, обезпечивающее судну достиженіе наибольшей мощи.

Частая смѣна офицеровъ или матросовъ также вредитъ какъ службѣ корабля, такъ и его организаціи. Было бы идеальнымъ состояніемъ, если бы на всѣхъ военныхъ судахъ можно было достигнуть того, что наблюдается на судахъ, сдѣлавшихъ продолжительное заграничное плаваніе.

Командиръ, который знаетъ, что ему предстоитъ въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ командовать судномъ съ однимъ и тѣмъ же составомъ офицеровъ и команды, съ любовью принимается за его организацію, такъ какъ надѣется самъ же пожать плоды своихъ стараній и затѣмъ оставить флоту образцикъ хорошо организованнаго корабля, съ обученнымъ и дисциплинированнымъ экипажемъ.

Пріемы дисциплинированія и организаціи наиболѣе пригодные для сплоченія личнаго состава судна не могутъ быть преподаны въ формѣ правилъ.

Въ основѣ дѣла должна тутъ лежать непреклонная строгость, но строгость справедливая и опирающаяся на высокое чувство долга, сопровождаемая добросердечіемъ и привѣтливостью въ обращеніи и совершенно чуждая той ложной гордости, которая проводитъ черезчуръ рѣзкую грань между высшими и низшими.

Такимъ образомъ можно образовать судовые экипажи, всѣ члены которыхъ готовы будутъ умереть другъ за друга, а командиры—оказывать взаимную поддержку при всякихъ превратностяхъ боя.

Благородное соревнованіе, искуснымъ образомъ вызванное между командами и судами, укрѣпляетъ духъ товарищества; подобное же вліяніе оказываетъ и система награжденій, строго основывающаяся на духѣ безпристрастія и справедливости, не оскорбляющая ничьего самолюбія и не вызывающая никакихъ пререканій.

Во время продолжительныхъ плаваній судовая жизнь сближаетъ моряковъ между собою, и воспоминаніе объ этомъ остается живо спустя иногда многіе годы.

*

Исторія даетъ много примѣровъ того, какъ личные раздоры вели къ потерѣ сраженій.

Если вспомнить, что въ нѣсколькихъ сраженіяхъ эскадра бывшая вдвое сильнѣе противники, превосходившая его и въ наступательныхъ и въ оборонительныхъ средствахъ и въ быстроходности была все-таки разбита изъ-за одного только несогласія и антагонизма начальниковъ, которые такимъ образомъ лишили свое отечество лишняго славнаго дня и свой флотъ—блестящаго будущаго,—если вспомнить объ этомъ, то невольно спросишь самого себя, не было ли разстрѣляніе Бинга постыднымъ дѣломъ и достаточно ли проклятія потомства для наказанія тѣхъ зловредныхъ людей, которые не были достойно наказаны современниками.

Какъ оправдать человѣка, который, неся на себѣ столь тяжкую отвѣтственность по отношенію къ своему отечеству какъ налагаемая командованіемъ на морѣ, попираетъ чувство долга для того, чтобы отдаться своимъ низкимъ страстямъ—ненависти или зависти по отношенію къ своимъ товарищамъ или къ начальнику?

И для того, чтобы эти недостойныя чувства оказали свое пагубное дѣйствіе имъ нѣтъ необходимости открыто проявляться въ какихъ-нибудь актахъ; достаточно, чтобы они породили апатію, замаскированное пассивное сопротивленіе, оправдываемыя повидимому обстоятельствами проволочки въ исполненіи приказаній; лицемѣріе, прикрывающее въ этихъ случаяхъ злую волю, хуже, чѣмъ открытое сопротивленіе, которое легко можетъ быть сломлено начальникомъ.

Подобные случаи—къ счастью, совершенно исключительные—встрѣчаются въ военной исторіи всѣхъ народовъ и служатъ для того, чтобы путемъ контраста еще ярче выставить сплоченность и товарищескій духъ нельсоновскихъ эскадръ.

Но всякому понятно, сколько нужно вложить въ дѣло заботы и энергіи, чтобы воспитать въ мирное время въ командахъ, въ офицерахъ, въ начальникахъ чувства взаимнаго уваженія, довѣрія и согласія.

Антагонизмъ начальниковъ оскверняетъ душу подчиненныхъ и разрушаетъ самую сущность дисциплины.

Въ будущихъ войнахъ сраженія часто будутъ вестись посредствомъ послѣдовательныхъ атакъ однородныхъ отрядовъ въ два или болѣе судна; взаимная поддержка судами другъ друга будетъ въ бою главнымъ тактическимъ правиломъ, подобно тому, какъ въ болѣе общихъ сраженіяхъ правиломъ будетъ поддержка другъ друга отрядами или эскадрами.

Какую силу придастъ тактикѣ духъ товарищества, надлежащимъ образомъ воспитанный въ мирное время!

Другимъ средствомъ для поддержанія нравственной связи между воинскими чинами служитъ полное безпристрастіе въ системѣ производства и движенія по службѣ.

Одно изъ главныхъ затрудненій для подъема дисциплины во флотѣ заключается въ соблюденіи повсюду однообразія въ мѣрахъ взысканія.

Подобно тому какъ въ уголовномъ кодексѣ для всякаго преступленія назначено соотвѣтствующее наказаніе, такъ и въ военномъ уставѣ должно быть указано взысканіе налагаемое за тотъ или другой дисциплинарный проступокъ.

При этомъ, однако, въ наложеніи взысканій должна быть оставлена извѣстная свобода для того, чтобы можно было сообразоваться съ обстоятельствами проступка и свойствами данной команды.

Въ оцѣнкѣ того же самаго проступка на различныхъ судахъ можетъ существовать огромная разница, и это будетъ вызывать нежелательныя сопоставленія и служить во вредъ дисциплинѣ.

Можно еще разъ повторить, что въ наложеніи взысканій должна быть предоставлена извѣстная свобода — для сообразованія ихъ со свойствами данной команды, съ ея воспріимчивостью къ дисциплинѣ и организаціи.

Присутствіе въ командѣ дурныхъ элементовъ, нѣкоторая нерадивость или чрезмѣрная снисходительность вначалѣ со стороны командира могли неблагопріятнымъ образомъ отразиться на людяхъ и сдѣлать необходимыми для исправленія дѣла строгія наказанія, тогда какъ въ другой командѣ можетъ почти совсѣмъ не встрѣчаться надобности во взысканіяхъ.

Дѣлу можетъ помочь градація взысканій, опредѣленная соотвѣтствующею табелью, но общія нормы должны оставаться неизмѣнными.

Система взысканій должна быть нравственною, не унижающею человѣческаго достоинства, и тѣ наказанія, завѣщанныя намъ прошлымъ, которыя пагубно отражаются на характерѣ человѣка, должны быть совершенно отмѣнены.

Каждый командиръ долженъ настойчиво стремиться къ тому, чтобы такъ воспитать своихъ людей, чтобы потребность въ наказаніяхъ сократилась до minimum'а. И при этомъ система наказаній должна дополняться системою поощреній.

Желаніе награды, нравственной или матеріальной, часто оказывается болѣе сильнымъ побужденіемъ къ хорошему поведенію, чѣмъ боязнь наказанія.

Однако и эта система можетъ представлять большія опасности въ случаѣ несоблюденія надлежащей мѣры.

Кто поступаетъ хорошо—исполняетъ свой долгъ, а сознаніе исполненнаго долга уже и служитъ само по себѣ наградою; поэтому, говоря вообще, не слѣдуетъ награждать за простое лишь выполненіе долга, такъ какъ это неблагопріятно отражалось бы на нравственномъ и военномъ воспитаніи.

Что касается характера поощреній, то они должны быть преимущественно моральными. Своевременно объявленная въ приказѣ благодарностъ составляетъ для чувствительныхъ характеровъ, обладающихъ большимъ самолюбіемъ, весьма цѣнную награду, какъ равно публичное порицаніе—тяжелое наказаніе.

Въ виду этого ознакомленіе съ характерами подчиненныхъ составляетъ серіозную обязанность начальниковъ.

Не всѣми людьми можно управлять помощью однѣхъ и тѣхъ же мѣръ, и вообще на характеры гордые, вспыльчивые, съ развитымъ самолюбіемъ болѣе дѣйствуютъ доброта и деликатный тактъ, чѣмъ строгость.

Вообще можно сказать, что правильно понятая дисциплина, постоянство состава командъ, разумная система повышеній и назначеній, это—элементы, на которыхъ основывается сплоченность и товарищескій духъ частей, и главные факторы хорошей организаціи.

Секретъ же того, чтобы эти факторы произвели желаемое дѣйствіе, лежитъ главнымъ образомъ въ характерѣ начальника. По этому случаю еще разъ можно сослаться на примѣръ того, кто хотя иногда и былъ непріятенъ старшимъ, но всегда былъ любимъ младшими и навсегда останется и въ дѣлѣ нравственной организаціи командъ наиболѣе блестящимъ и совершеннымъ образцомъ.

«Нельсонъ не только не удалялся изъ ложно понятаго чувства достоинства въ почти недоступныя сферы, но напротивъ, онъ насколько только могъ входилъ въ интимную жизнь своего флота, вскорѣ же становился его центромъ и, привлекши къ себѣ всѣ эти готовыя разойтись воли, объединялъ ихъ одною общею мыслью, заставлялъ стремиться къ одной общей цѣли—уничтоженію французскаго флота».

Такъ говоритъ адмиралъ Жюрьенъ-де-ла-Гравьеръ, который, по мнѣнію автора, лучше другихъ описываетъ характеръ британскаго морского героя, хотя и не обнаруживаетъ преувеличеннаго преклоненія передъ его тактическимъ геніемъ.

Перевелъ **В. П.**

МОРСКАЯ ХРОНИКА.

МОРСКОЕ ДѢЛО ЗА ГРАНИЦЕЮ.

Военное судостроеніе за границею и иностранные флоты: Спускъ англійскаго развѣдочнаго судна *Sentinel*; продажа одиннадцати старыхъ судовъ англійскаго флота; спускъ германскаго палубнаго крейсера *Meteor*; испытаніе германскаго палубнаго крейсера *Hamburg*; заказъ для германскаго флота эскадренныхъ миноносцевъ *120 S—125 S*; спускъ австро-венгерскихъ мониторовъ *M* и *N*; постройка двухъ миноносцевъ для голландскаго флота; спускъ португальской каноперской лодки *Tote*; заказъ въ Италіи семи миноносцевъ для турецкаго флота; ростъ сѣверо-американскаго флота; эскадренные броненосцы, заказанные въ Англіи для Японіи; таблицы доходовъ, расходовъ на военный флотъ, состоянія торговаго флота и оборотовъ по морской торговли главныхъ государствъ; число подводныхъ лодокъ въ разныхъ флотахъ. **Несчастные случаи на судахъ**: Поднятіе затонувшей англійской подводной лодки *A1*; взрывъ при стрѣльбѣ изъ орудій на сѣверо-американскомъ эскадренномъ броненосцѣ *Missouri*. **Минное дѣло**: Недавній минный опытъ съ англійскимъ броненосцемъ *Belleisle*.

Военное судостроеніе за границею и иностранные флоты.

Спускъ англійскаго развѣдочнаго судна *Sentinel*. По поводу состоявшагося въ Барроу, 18-го апрѣля (н. ст.), спуска перваго изъ числа строящихся для англійскаго флота судовъ новаго класса—развѣдчиковъ, журналъ «*Marine Engineer*» сообщаетъ о нихъ приводимыя ниже въ переводѣ подробности.

Адмиралтейство поручило нѣсколькимъ фирмамъ разработать проектъ развѣдчиковъ, которые должны были представлять собою нѣчто среднее между крейсеромъ и истребителемъ мино-

носцевъ, обладая, съ одной стороны, извѣстною боевою силой и, съ другой,—быстроходностью; суда эти должны были быть въ состояніи сопровождать флотъ на большихъ переходахъ въ открытомъ морѣ. Однимъ изъ одобренныхъ проектовъ былъ представленный фирмой «Vickers, Sons & Maxim». Въ видахъ достиженія большой быстроходности при наименьшемъ водоизмѣщеніи, корпусы этихъ судовъ строятся изъ никелевой стали, обладающей большою крѣпостью при сравнительной легкости. Оба развѣдчика, строящіеся въ Барроу, *Sentinel* и *Skirmisher*, одинаковы между собою и имѣютъ указанныя ниже главныя размѣренія.

Длина между перпендикулярами . . .	360 ф.
Ширина	40 »
Углубленіе	14 » 2 д.
Водоизмѣщеніе	2 920 т.

Для производства сигналовъ на судахъ этихъ имѣется приспособленная къ тому фокъ-мачта съ сигнальнымъ реемъ и гафелемъ; для безпроволочнаго телеграфированія на мачтѣ также есть свой гафель; кромѣ того, имѣется еще трубчатый семафоръ.

Боевое вооруженіе состоитъ изъ десяти 12-фн. и восьми 3-фн. пушекъ и двухъ 18-д. надводныхъ минныхъ аппаратовъ.

Судовые механизмы, крюйтъ-камеры, рулевые приводы и пр. защищены расположенною близъ ватерлиніи стальною палубой, идущей во всю длину судна и имѣющей толщину $1^1/_2$ д. — на скатахъ и $^5/_8$ д.—въ горизонтальной своей части. Боевая рубка одѣта 3-д. броней изъ не-цементованной крупповской стали.

Скорость хода назначена въ 25 узл., при чемъ запасъ угля разсчитанъ на прохожденіе 4 000 миль.

Офицеры размѣщены въ удобныхъ каютахъ въ кормѣ и нижніе чины—въ носовой и средней частяхъ судна; помѣщенія снабжены ваннымі, уборными и пр.

По всему судну устроено электрическое освѣщеніе, въ составъ котораго входятъ и два сильные прожектора; вентили-

рованіе производится какъ естественнымъ путемъ, такъ и посредствомъ сильныхъ электрическихъ вентиляторовъ подъ верхнею палубой.

На каждомъ изъ развѣдчиковъ имѣется десять шлюпокъ различной величины, до 32-фн. парового катера включительно.

Характерною чертой этихъ судовъ служитъ коридоръ для подачи боевыхъ припасовъ, расположенный подъ верхнею палубой и доставляющій двигающимся по немъ людямъ защиту какъ посредствомъ судовой обшивки, такъ и посредствомъ угольныхъ ямъ.

Полный комплектъ личнаго состава назначенъ въ 236 челов.

Судовые механизмы состоятъ изъ двухъ четырехцилиндровыхъ машинъ тройного расширенія, съ четырьмя же (расположенными по системѣ Ярроу, Шлика и Твиди) мотылями въ каждой; машины должны развивать въ совокупности (при рабочемъ давленіи въ 250 фн. на кв. д. — въ машинахъ и въ 280—въ котлахъ) 17 000 инд. с. Цилиндры главныхъ машинъ лежатъ задними концами на А-образныхъ чугунныхъ станинахъ и передними—на полированныхъ стальныхъ колонкахъ, при чемъ вся система стоитъ на фундаментной плитѣ изъ литой стали. Гребные винты — обыкновеннаго адмиралтейскаго типа, съ тремя выемными лопастями, которыя, какъ равно и ступицы винтовъ, сдѣланы изъ бронзы. Паровые котлы, числомъ 12,—системы «Vickers Express»; они размѣщены въ трехъ водонепроницаемыхъ отдѣленіяхъ и работаютъ, при форсированной тягѣ, при закрытыхъ кочегарняхъ. Суда снабжены, конечно, всѣми необходимыми вспомогательными механизмами.

Испытанія развѣдчиковъ, построенныхъ разными фирмами, представятъ большой интересъ, такъ какъ суда эти не одинаковы между собою ни по чертежамъ, ни по размѣрамъ.

Продажа одиннадцати старыхъ судовъ англійскаго флота. Журналъ «*Marine Engineer*» сообщаетъ о принятой недавно англійскимъ адмиралтействомъ мѣрѣ для очистки военныхъ портовъ отъ ненужныхъ старыхъ судовъ, выразившейся въ продажѣ поименованныхъ ниже одиннадцати изъ нихъ.

	Фунты стерлинговъ.
Belleisle (эскадренный броненосецъ) . . .	8 600
Duke of Wellington (блокшивъ)	8 350
Edgar (винтовое судно)	5 100
Algiers (эскадренный броненосецъ) . . .	9 350
Hannibal (блокшивъ).	4 500
Daphne (2-винтовый шлюпъ)	4 050
Swallow (2-винтовый шлюпъ)	4 000
Icarus (винтовый шлюпъ)	3 900
Pet (угольный лихтеръ)	400
Biter (угольный лихтеръ)	395
Beatrice (тендеръ).	200
Итого выручено . .	48 845

Журналъ напоминаетъ, что *Belleisle*—старый броненосецъ, служившій недавно мишенью для артиллерійскихъ и минныхъ опытовъ; онъ былъ построенъ 30 лѣтъ назадъ для турецкаго флота, но во время паники, вызванной войною, перекупленъ Англіей. *Duke of Wellington* — старый трехдечный корабль, плававшій во время Крымской кампаніи подъ флагомъ адмирала сэра Чарльза Нэпира. Къ продажѣ назначено было еще 6 другихъ судовъ, но затѣмъ 5 изъ нихъ (въ томъ числѣ канонерская лодка *Melita*, пріобрѣтенная впослѣдствіи голландскимъ правительствомъ) отставлены отъ аукціона и продано только одно—старый блокшивъ *Forte*, за 2 750 фн. стерл.

Спускъ германскаго палубнаго крейсера *Meteor*. 26-го марта (н. ст.), на верфи фирмы «Вулканъ», въ Данцигѣ, состоялся спускъ на воду строившагося тамъ по заказу германскаго правительства палубнаго крейсера, временно значившагося подъ именемъ *Ersatz Merkur*. Главныя его размѣренія: —

Длина	110	м.
Ширина	12,5	»
Углубленіе . . .	5	»
Водоизмѣщеніе . .	3 200	т.

Броневая защита этого крейсера ограничивается броневою палубой, имѣющею въ разныхъ своихъ частяхъ толщину въ 25—50 м.-м.

Боевое вооруженіе будетъ состоять изъ десяти 105-м.-м., десяти 37-м.-м. и четырехъ 8,8-м.-м. пушекъ и двухъ минныхъ аппаратовъ.

Двигатель будетъ турбинный, системы Парсонса, и долженъ развивать до 10 000 лош. с., соотвѣтственно чему ожидается ходъ въ 22 узл.

Полный запасъ угля—800 т., чему соотвѣтствуетъ радіусъ дѣйствій приблизительно въ 5 000 миль.

Испытаніе германскаго палубнаго крейсера *Hamburg*. Названный крейсеръ, длиною въ 104 м., водоизмѣщеніемъ въ 3 200 т., съ машиною мощностью въ 10 000 инд. с. и съ 20-узл. ходомъ, вооруженный десятью 100-м.-м. и десятью же 37-м.-м. пушками, далъ недавно на предварительной пробѣ, произведенной строившею его фирмой «Вулканъ», въ Штеттинѣ, скорость хода въ 23,3 узла при развитіи машиною 11 000 инд. с.

Заказъ для германскаго флота эскадренныхъ миноносцевъ *120S — 125S*. Фирмою Шихау, въ Эльбингѣ, принятъ недавно заказъ на постройку для германскаго флота 6 эскадренныхъ миноносцевъ *120S — 125S*, которые должны будутъ впослѣдствіи составить однородный отрядъ.

Эти миноносцы, сходные съ уже построенными раньше для германскаго флота тою же фирмой, а равно и верфью «Германія», должны обладать ходомъ въ 26—27 узл., длиною въ 61 м., водоизмѣщеніемъ въ 350 т. и запасомъ угля въ 100 т.; ихъ обѣ машины должны развивать въ совокупности до 5 400 инд. с.

Боевое вооруженіе будетъ состоять изъ трехъ 57-м.-м. пушекъ и трехъ минныхъ аппаратовъ.

На одномъ изъ этихъ шести миноносцевъ будетъ поставленъ, въ видѣ опыта, турбинный двигатель.

Спускъ австро-венгерскихъ мониторовъ *M* **и** *N*. 25-го марта (н. ст.), въ Нейпестѣ, на верфи Schomchen, состоялся спускъ на воду двухъ мониторовъ, *M* и *N*, построенныхъ по заказу австрійскаго правительства для дунайской флотиліи. Главныя размѣренія этихъ судовъ: —

Длина	56 м.
Ширина	9,4 »
Углубленіе	1,2 »
Водоизмѣщеніе	440 т.

Артиллерійское вооруженіе каждаго изъ мониторовъ будетъ состоять изъ двухъ 120-м.-м. и двухъ 37-м.-м. пушекъ, двухъ пулеметовъ и 1 мортиры.

Броневая защита будетъ состоять изъ 40-м.-м. плитъ на бортахъ и 125-м.-м. броневой палубы.

Запасъ угля назначенъ въ 62 т., чего, при форсированной тягѣ и развитіи машиною 1 400 инд. с., должно хватать на 32 часа хода.

Постройка двухъ миноносцевъ для голландскаго флота. Въ Голландіи недавно начаты постройкою два миноносца типа *Ophyr*, въ 143 т. водоизмѣщеніемъ, съ машиною въ 2 000 инд. с. и 24-узл. ходомъ.

Боевое вооруженіе ихъ будетъ состоять изъ трехъ минныхъ аппаратовъ и двухъ 57-м.-м. пушекъ.

Запасъ угля будетъ равняться 40 т.

Спускъ португальской канонерской лодки *Tote*. На верфи фирмы «Parry & Sons», въ Жингалѣ, была недавно спущена на воду канонерская лодка *Tote*, предназначающаяся для службы на Замбезе. Главныя размѣренія этой лодки:—

Длина	36 м.
Ширина	6,5 »
Углубленіе	1 »
Водоизмѣщеніе . . .	70 т.

Машина, мощностью въ 100 лош. с., должна сообщать лодкѣ ходъ до 10 узл.

Артиллерійское вооруженіе будетъ состоять изъ двухъ 37-м.-м. полуавтоматическихъ пушекъ Гочкисса и 1 пулемета калибромъ въ 6,5-м.-м.

Заказъ въ Италіи семи миноносцевъ для турецкаго флота. Оттоманское правительство дало недавно генуэзской фирмѣ «Ansaldo-Armstrong» заказъ на постройку семи двух-

винтовыхъ 24-узл. миноносцевъ, съ машинами мощностью въ 2 200 лош. с., на общую сумму въ 5 600 000 лиръ. Сдача этихъ миноносцевъ въ турецкій флотъ должна состояться черезъ 10 мѣсяцевъ.

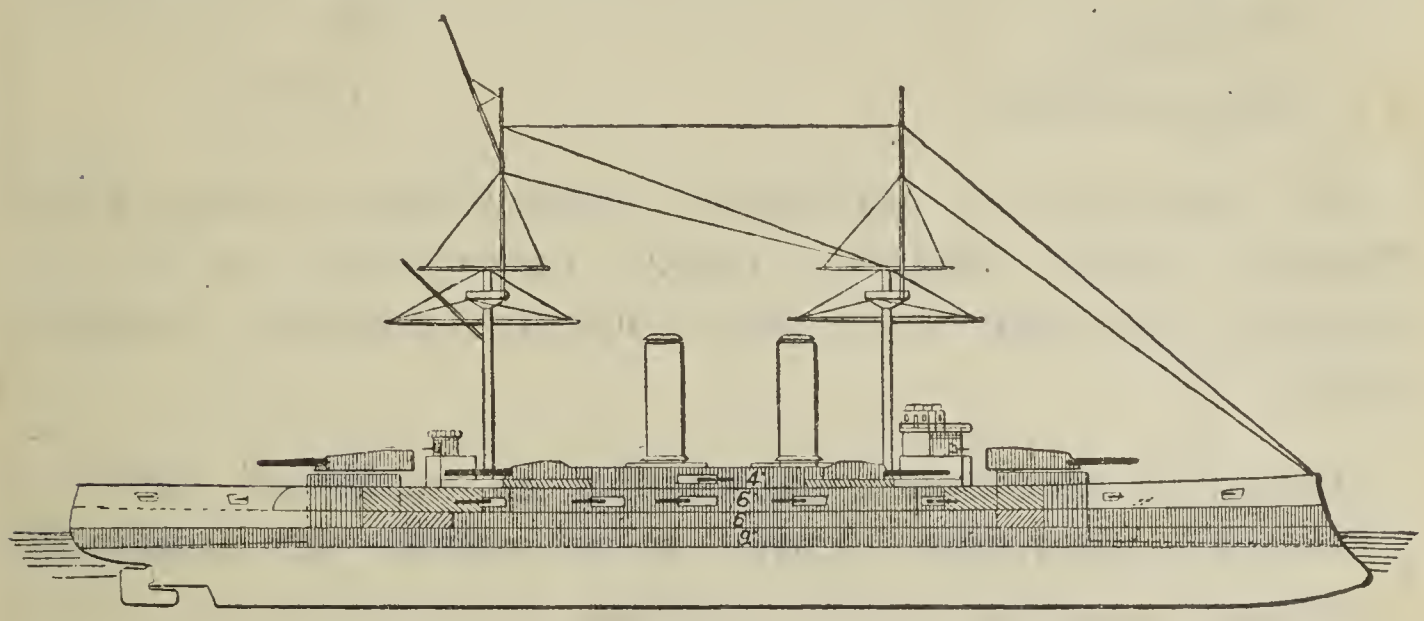
Ростъ сѣверо-американскаго флота. По расчету выходитъ, что черезъ четыре года С.-А. Соединенные Штаты сдѣлаются второю морскою державой въ свѣтѣ, а между тѣмъ не далѣе какъ 20 лѣтъ назадъ въ Америкѣ не было еще ни одного завода, который могъ бы выдѣлать броню, произвести отливку машинныхъ частей или же какую-либо другую существенную для постройки крейсера работу. О постройкѣ же броненосца не могло быть тогда и рѣчи. Еще только 6 лѣтъ назадъ, какъ извѣстно, нѣкоторые морскіе писатели высказывали сомнѣніе относительно того, достаточно ли силенъ американскій флотъ, чтобы справиться съ испанскимъ, а если взглянуть на его теперешнее состояніе, то можно будетъ получить нѣкоторое представленіе о сдѣланныхъ и дѣлаемыхъ имъ успѣхахъ. По словамъ г. Хэля, предсѣдателя морской комиссіи, Соединенные Штаты приняли въ прошломъ году самую обширную судостроительную программу изъ всѣхъ государствъ свѣта, не исключая и Англіи, а именно они назначили къ постройкѣ три огромные эскадренные броненосца по 16 000 т. водоизмѣщеніемъ и еще два по 13 000 т. Съ 1894 г. Штаты построили 254 судна всѣхъ классовъ, и въ томъ числѣ 12 эскадренныхъ броненосцевъ, 3 бронированные крейсера, 15 палубныхъ крейсеровъ, 53 малыя судна (истребители миноносцевъ, миноносцы и подводныя лодки). Въ настоящее время находится на стапелѣ или назначено къ постройкѣ 43 судна, въ числѣ которыхъ насчитывается 13 эскадренныхъ броненосцевъ I класса, 8 бронированныхъ крейсеровъ, 8 палубныхъ крейсеровъ и 6 миноносцевъ. Что касается числа наличныхъ эскадренныхъ броненосцевъ у разныхъ державъ, то у Великобританіи ихъ 50, Франціи—20, Россіи—17, Германіи—14, Италіи—14, Соединенныхъ Штатовъ—11, Японіи—6. Въ постройкѣ находится эскадренныхъ броненосцевъ: у Великобританіи—9, Франціи—6, Россіи—8, Германіи—6, Соединенныхъ Штатовъ—11 (къ чему слѣдуетъ прибавить еще 2 броненосца, уже назначенные къ

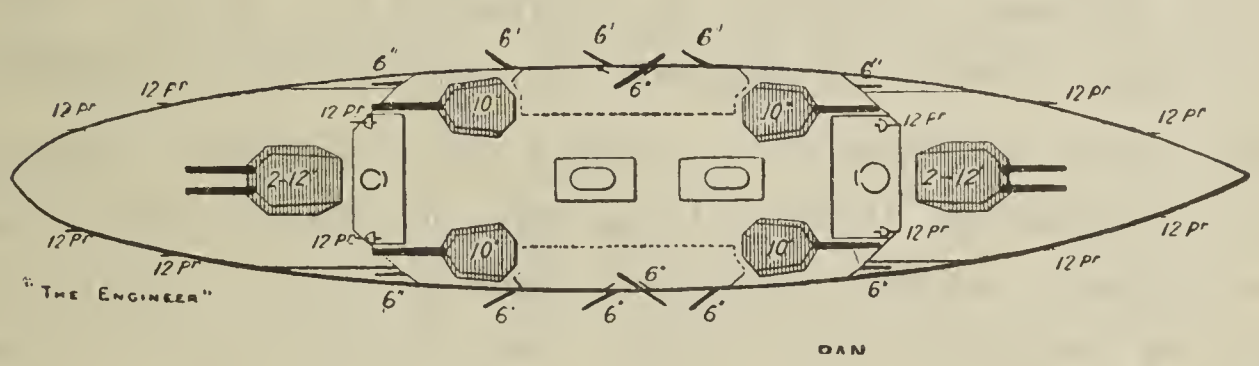
постройкѣ, но контракты относительно которыхъ еще не заключены), Италіи—5. Такимъ образомъ, по численности броненосцевъ Соединенные Штаты займутъ по выполненіи этой программы лишь четвертое мѣсто, но продолжая и дальше строить съ тою же быстротою, они вскорѣ обгонятъ Францію и Россію. Но конечно тутъ нужно принять въ соображеніе денежную сторону дѣлу, такъ какъ, по словамъ журнала «*Marine Engineer*», американскій флотъ представляетъ собою гораздо болѣе дорогое учрежденіе, чѣмъ напр. англійскій, такъ какъ постройка судовъ и пр. въ немъ обходится примѣрно въ $1^1/_2$ раза дороже. Въ настоящемъ году на судостроеніе и содержаніе сѣверо-американскаго флота ассигновано 20 милл. фн. стерл.; что касается его численности, то онъ пока не дошелъ еще и до $^1/_4$ численности англійскаго флота.

Эскадренные броненосцы, заказанные въ Англіи для японскаго флота. По словамъ журнала «*Marine Review*», оба броненосца, заказъ на постройку которыхъ данъ фирмамъ Викерса и Армстронга, въ добавокъ къ четыремъ 12-д. орудіямъ, установленнымъ попарно въ барбетахъ изъ 9-д. закаленной стали, будутъ вооружены четырьмя же 10-д. пушками, помѣщенными по угламъ на верхней палубѣ, въ 6-д. барбетахъ, покрытыхъ броневыми наметами. Въ батарейной же палубѣ будетъ установлено по каждому борту по пяти 6-д. пушекъ и еще двѣ такія пушки будутъ стоять на верхней палубѣ, въ средней части каждаго изъ бортовъ, такъ что всего орудій этого калибра будетъ на броненосцѣ двѣнадцать. Для отраженія атакъ миноносцевъ и подводныхъ лодокъ на броненосцахъ будетъ еще по двѣнадцати 12-фн. пушекъ, по три 3-фн. и по шести пулеметовъ Максима; сверхъ того на нихъ будетъ по шести подводныхъ минныхъ аппаратовъ. Это будетъ самое сильное артиллерійское вооруженіе изъ всѣхъ эскадренныхъ броненосцевъ, такъ какъ на судахъ класса *King Edward* установлены на 10-д., а только 9,2-д. орудія, а кромѣ того и 6-д. скорострѣльныхъ пушекъ на двѣ меньше. Разница въ силѣ 10-д. и 9-д. орудія выражается тѣмъ, что первыя сообщаютъ своему 500-фн. снаряду живую силу въ 28 000 ф.-т., тогда какъ вторыя своему 380-фн. снаряду—живую силу лишь въ

20 000 ф.-т. 12-д. орудія будутъ установлены на 26 ф. выше грузовой ватерлиніи, 10-д.—на 22 ф. и 6-д. батарейной палубы—на 14 ф.

Броневая защита будетъ въ общемъ расположена подобно тому, какъ она была впервые расположена на построенномъ фирмою Викерса для Японіи броненосцѣ *Mikasa*. Поясъ по





Эскадренные броненосцы, заказанные для Японіи.

ватерлиніи будетъ имѣть толщину въ 9 д., затѣмъ до высоты верхней палубы будетъ идти 6-д. броня, а надъ нею будетъ еще находиться 4-д. броня, что будетъ примѣнено тутъ впервые. Незащищенными останутся только части надводнаго борта на протяженіи 80 ф. въ носу и 88 ф. въ кормѣ. Пушки батарейной палубы будутъ отдѣлены другъ отъ друга броневыми траверсами.

Скорость хода въ морѣ должна равняться 18,5 узл. Судовые механизмы будутъ состоять изъ двухъ четырехцилиндровыхъ машинъ тройного расширенія, питаемыхъ паромъ двадцатью

водотрубными котлами системы Никлосса. Полный запасъ угля—2 000 т.

Главныя размѣренія этихъ броненосцевъ:—

Длина	455 ф.
Ширина	78 » 2 д.
Углубленіе	26 » $7^1/_2$ д.
Водоизмѣщеніе	16 400 т.

По сравненію съ англійскими броненосцами класса *King Edward*, новые японскіе корабли оказываются на 30 ф. длиннѣе, при почти одинаковыхъ прочихъ главныхъ размѣреніяхъ.

Таблицы доходовъ, расходовъ на военный флотъ, состоянія торговаго флота и оборотовъ по морской торговлѣ главныхъ государствъ. Заимствуемъ изъ «*Journal of the Royal United Service Institution*» прилагаемую вѣдомость доходовъ, расходовъ на военный флотъ и пр., представленную недавно, по обыкновенію, англійскому парламенту.

Всѣ числа, помѣщенныя въ этихъ таблицахъ безъ указанія года, относятся къ 1902 г. Но въ тѣхъ случаяхъ, когда нельзя было получить соотвѣтствующей данной за 1902 г., приведены числа за послѣдній изъ годовъ, для которыхъ эти данныя имѣются.

Числа мѣсяца даны въ таблицахъ по новому стилю.

Число подводныхъ лодокъ въ разныхъ флотахъ. Въ виду разнорѣчивыхъ слуховъ, циркулировавшихъ въ послѣднее время въ періодической печати относительно числа подводныхъ лодокъ у разныхъ державъ, г. А. Бургойнь, авторъ извѣстнаго сочиненія «Подводное плаваніе, въ прошломъ и настоящемъ», собралъ въ помѣщаемой ниже таблицѣ наиболѣе достовѣрныя свѣдѣнія о численности подводныхъ лодокъ у всѣхъ государствъ, обладающихъ ими.

С.-А. Соединенные Штаты (годъ, окончившійся 30-го іюня) . . .	16 203 916 (1902—1903)
Японія	2 899 415 (Годъ, окончившійся 31-го марта 1903)

ОБЩЕЕ ПРИМѢЧАНІЕ.—Дѣйствительн
и никогда не бываютъ извѣстны непосредственно
здѣсь числа показываютъ лишь вотированныя с
торговые обороты были переведены въ фунты ст
ныхъ единицъ.

(*a*) За исключеніемъ Португаліи, Испаніи и С.-А.
вая вмѣстимость), показана вездѣ чистая вмѣст

(*b*) За исключеніемъ Португаліи и Испаніи (для к
судовъ показанъ въ регистровыхъ тоннахъ чи ст

(*c*) Въ добавокъ къ обыкновеннымъ смѣтнымъ ра
11 500 000 фн. стерл., ассигнованная на этотъ

(*d*) Со включеніемъ стоимости содержанія фортовъ

(*e*) Числа относятся къ Европейской Россіи со вкл

(*f*) Мѣстная торговля, т. е. привозъ для внутрени
товъ или издѣлій.

(*g*) Торговля по европейской морской границѣ, со

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТАБЛИЦА

ДОХОДОВЪ, РАСХОДОВЪ НА ВОЕННЫЙ ФЛОТЪ, СОСТОЯНІЯ ТОРГОВАГО ФЛОТА И ОБОРОТОВЪ ПО МОРСКОЙ ТОРГОВЛѢ БРИТАНСКОЙ ИМПЕРІИ И ЕЯ АВТОНОМНЫХЪ КОЛОНІЙ.

ГОСУДАРСТВА.	Общая сумма расходовъ на военный флотъ.	Общая сумма доходовъ.	Общая вмѣстимость судовъ торговаго флота.	Общій оборотъ судовъ дальняго плаванія.	Общій оборотъ судовъ каботажнаго плаванія.	Общая цѣнность привоза моремъ (со включеніемъ золота и серебра, привозимыхъ въ слиткахъ и монетѣ).	Общая цѣнность вывоза моремъ (со включеніемъ золота и серебра, вывозимыхъ въ слиткахъ и монетѣ).
Британская Имперія.	Фунты стерлинговъ.	Фунты стерлинговъ.	Регистровые тонны.	Регистровые тонны.	Регистровые тонны.	Фунты стерлинговъ.	Фунты стерлинговъ.
Соединенное Королевство	34 994 544 (*a*)	151 551 698 (Годъ, окончившійся 31-го марта 1903)	10 054 770 (*b*)	50 252 602 (*c*)	57 070 359	559 784 619	375 363 985
Индія	464 093 {(*d*) (*e*)} (1901—1902)	76 344 525 (*d*) (Годъ, окончившійся 31-го марта 1902)	67 636 (*f*)	4 669 778 (Годъ, окончившійся 31-го марта 1902)	13 479 814 (Годъ, окончившійся 31-го марта 1902)	72 921 256 (*d*) (Годъ, окончившійся 31-го марта 1902)	90 910 768 (*d*) (Годъ, окончившійся 31-го марта 1902)
Автономныя колоніи (*p*):							
Австралійская Федерація:							
Новый Южный Уельсъ.	—	11 178 214 (Годъ, окончившійся 30-го іюня 1902)	129 725	4 338 058	Нѣтъ свѣдѣній.	22 438 650	19 578 405
Викторія	—	6 997 862 (Годъ, окончившійся 30-го іюня 1902)	110 952	3 372 555	501 326	15 710 288	16 062 305
Южная Австралія (за исключеніемъ Сѣверной территоріи) . .	—	2 428 560	53 105	2 014 740	Нѣтъ свѣдѣній.	4 487 350	6 961 327
Сѣверная территорія	—	48 872 (Годъ, окончившійся 30-го іюня 1902)	585	85 454	Нѣтъ свѣдѣній.	107 218 (*o*)	150 998
Западная Австралія	—	3 595 224	12 519	1 686 905	Нѣтъ свѣдѣній.	7 218 352	9 051 358
Тасманія	—	734 663	13 225	879 730	Нѣтъ свѣдѣній.	2 442 745	3 244 508
Квинсландъ	—	3 535 062 (Годъ, окончившійся 30-го іюня 1902)	25 245	1 032 119	3 956 846 (*h*)	6 827 767	8 075 469
Итогъ по Австралійской Федераціи.	149 621 (*r*)	28 518 457 (*g*)	350 356	13 409 561 (*j*)	—	59 232 370 (*q*)	63 124 370 (*q*)
Новая Зеландія	21 523 (*r*)	6 143 675 (Годъ, окончившійся 31-го марта 1902)	104 320	1 048 770	8 309 635	11 326 723	13 644 977
Африканскія:							
Наталь	— (*s*)	3 439 820 (Годъ, окончившійся 30-го іюня 1902)	1 819	1 904 134	—	15 656 052 (*l*)	3 653 790 (*k*)
Мысъ Доброй Надежды	30 000 (*t*)	9 050 371 (Годъ, окончившійся 30-го іюня 1902)	3 183	6 188 046 (*i*)	4 960 411	34 124 000 (*l*)	17 456 131 (*k*)
Американскія:							
Канадскія владѣнія.	—	11 932 662 (Годъ, окончившійся 30-го іюня 1902)	653 546	7 128 454 (*m*) (Годъ, окончившійся 30-го іюня 1902)	19 455 258 (*m*) (Годъ, окончившійся 30-го іюня 1902)	19 916 430 (*n*) (Годъ, окончившійся 30-го іюня 1902)	30 450 719 (*n*) (Годъ, окончившійся 30-го іюня 1902)
Ньюфаундлендъ	331 (*u*) (1901—1902)	450 891 (Годъ, окончившійся 30-го іюня 1902)	118 933	869 285 (Годъ, окончившійся 30-го іюня 1902)	Нѣтъ свѣдѣній.	1 610 874 (Годъ, окончившійся 30-го іюня 1902)	1 963 574 (Годъ, окончившійся 30-го іюня 1902)

ПРИМѢЧАНІЯ.

(*a*) 32 249 378 фн. стерл. изъ этой суммы относятся къ обыкновеннымъ расходомъ и 2 745 176 фн. стерл.—къ сверхсмѣтнымъ расходамъ, произведеннымъ по «Naval Works Act, 1901» (сверхъ суммъ, вотированныхъ на флотъ).

(*b*) Со включеніемъ о-ва Мэнъ и о-вовъ Канала (Нормандскихъ).

(*c*) Сюда не вошла вмѣстимость судовъ, употребленныхъ англійскимъ правительствомъ на перевозку въ Южную Африку войскъ, запасовъ и пр.

(*d*) Суммы, выраженныя въ рупіяхъ, были переведены въ фунты стерлинговъ, считая по 1 шилл. 4 пенса за рупію.

(*e*) Сюда вошли: 1) 100 000 фн. стерл., ассигнованные на содержаніе находящихся на остъ-индской станціи судовъ англійскаго флота, и 2) 61 600 фн. стерл., ассигнованные на содержаніе англійскихъ судовъ, состоящихъ въ морской охранѣ Индіи. Остальная часть суммы представляетъ собою расходы по морскому управленію.

(*f*) Кромѣ судовъ; зарегистрированныхъ по «Imperial Act of 1894», въ Индіи есть еще нѣкоторое число небольшихъ судовъ, зарегистрированныхъ по «Indian Act X. of 1841»; суда эти не приняты здѣсь въ расчетъ.

(*g*) Въ силу «Commonwealth of Australia Constitution Act, 1900», нѣкоторыя управленія перешли въ вѣдѣніе Федераціи, и, за вычетомъ ея расходовъ по нимъ изъ суммы поступившихъ доходовъ, излишки были возвращены правительствамъ соотвѣтствующихъ штатовъ. Вслѣдствіе этого суммы, приведенныя для каждаго изъ послѣднихъ, заключаютъ въ себѣ лишь чистый доходъ переданный Федераціей.

(*h*) Со включеніемъ вмѣстимости судовъ (2 597 604 рег. т.), совершающихъ прибрежныя плаванія къ пунктамъ, лежащимъ за предѣлами колоніи.

(*i*) За исключеніемъ вмѣстимости транспортовъ.

(*j*) Со включеніемъ движенія судовъ между штатами.

(*k*) Со включеніемъ цѣнности золота, добытаго въ южно-африканскихъ государствахъ и доставленнаго въ колонію сухимъ путемъ—для дальнѣйшей отправки моремъ.

(*l*) Со включеніемъ цѣнности товаровъ, ввезенныхъ для дальнѣйшей отправки въ другія южно-африканскія государства.

(*m*) За исключеніемъ вмѣстимости судовъ (7 698 175 рег. т.), плавающихъ по рѣкамъ и озерамъ между Канадою и Соединенными Штатами.

(*n*) Примѣрная цѣнность привоза моремъ. Общая цѣнность всего привоза и вывоза—43 633 510 фн. стерл. и 43 503 836 фн. стерл.

(*o*) Со включеніемъ товаровъ, слѣдующихъ транзитомъ.

(*p*) По отношенію къ доходамъ этихъ колоній слѣдуетъ замѣтить, что они были исчислены безъ принятія въ расчетъ поступленій по займамъ.

(*q*) Со включеніемъ торговыхъ оборотовъ между штатами.

(*r*) Въ суммы, показанныя для Австралійской Федераціи и Новой Зеландіи, включенъ также и ежегодной взносъ въ 126 000 фн. стерл. (производимый авансомъ) на содержаніе англійскихъ судовъ, назначаемыхъ для охраны мореплаванія въ австралазійскихъ водахъ. Соотвѣтственно численности населенія, разверстка этой суммы между различными штатами Австралійской Федераціи и Новою Зеландіей была произведена для года, начавшагося 1-го апрѣля 1902 г., слѣдующимъ образомъ:—

Новый Южный Уельсъ	37 590 фн. стерл.
Викторія	33 024 » »
Южная Австралія	9 968 » »
Западная Австралія	5 325 » »
Тасманія	4 761 » »
Квинсландъ	13 809 » »
Новая Зеландія	21 523 » »
Итого	126 000 фн. стерл.

(*s*) Правительствомъ колоніи Наталь предложено отпускать для надобностей судовъ англійскаго военнаго флота по 1 000 т. угля (или по 1 000 фн. стерл.) въ мѣсяцъ.

(*t*) Этою колоніей было внесено 30 000 фн. стерл. въ зачетъ расходовъ имперскаго правительства, связанныхъ со службой военнаго флота.

(*u*) Расходы по ньюфаундлендскому королевскому морскому резерву.

Общее примѣчаніе.—Изъ числа приведенныхъ выше данныхъ, относящіяся къ расходамъ на флотъ были сообщены адмиралтействомъ, всѣ же остальныя взяты или изъ отчетовъ торговой палаты, или изъ официальныхъ отчетовъ соотвѣтствующихъ британскихъ владѣній.

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТАБЛИЦА

ДОХОДОВЪ, РАСХОДОВЪ НА ВОЕННЫЙ ФЛОТЪ, СОСТОЯНІЯ ТОРГОВАГО ФЛОТА И ОБОРОТОВЪ ПО МОРСКОЙ ТОРГОВЛѢ РАЗНЫХЪ ГОСУДАРСТВЪ.

ГОСУДАРСТВА.	Общая сумма расходовъ на военный флотъ.	Общая сумма доходовъ.	Общая вмѣстимость судовъ торговаго флота (*a*).	Общій оборотъ судовъ дальняго плаванія (*b*).	Общій оборотъ судовъ каботажнаго плаванія (*b*).	Общая цѣнность привоза моремъ (со включеніемъ золота и серебра, привозимыхъ въ слиткахъ и монетѣ).	Общая цѣнность вывоза моремъ (со включеніемъ золота и серебра, вывозимыхъ въ слиткахъ и монетѣ).
Россійская Имперія	Фунты стерлинговъ. 10 446 392 (*c*)	Фунты стерлинговъ. 225 685 000	Регистровые тонны. 664 208 (1901)	Регистровые тонны. 9 715 000 (*e*)	Регистровые тонны. 18 675 000 (*e*) (1901)	Фунты стерлинговъ. 29 250 000 (*f*) (*g*) (1901)	Фунты стерлинговъ. 49 546 000 (*f*) (*g*) (1901)
Германія	10 029 063 (*d*) (Годъ, окончившійся 31-го марта 1903)	92 291 000 (Годъ, окончившійся 31-го марта 1903)	2 093 033 (1901)	14 734 355 (1901)	4 398 687 (1901)	304 674 000 (*h*)	256 540 000 (*h*)
Голландія.	1 395 504	12 754 000 (1901)	407 309	9 419 236	—	Метрическіе тонны. 12 215 000 (*i*)	Метрическіе тонны. 3 796 000 (*i*)
Франція	12 407 325	146 897 000	1 217 614	19 603 507	7 088 902	Фунты стерлинговъ. 172 365 000	Фунты стерлинговъ. 150 086 000
Португалія	596 575 (Годъ, окончившійся 30-го іюня 1903)	11 877 000 (Годъ, окончившійся 30-го іюня 1903)	118 606 (1901)	11 668 500	1 286 969	11 517 000 (*f*) (1901)	5 683 000 (*f*) (1901)
Испанія.	1 437 688	38 978 000 (Годъ, окончившійся 30-го іюня 1902)	774 579 (1900)	15 171 858	12 363 182 (1901)	28 850 000	28 902 000
Италія	4 840 000	75 339 000 (Годъ, окончившійся 30-го іюня 1902)	999 918 (1901)	23 371 558	11 034 175	73 540 000 (*h*)	60 415 000 (*h*)
Австро-Венгрія	1 945 450	Австрія. 83 100 000 (1901) Венгрія. 43 811 000 (1901)	Австрія. 232 929 (1901) Венгрія. 71 401 (1901)	Австрія. 2 346 464 (1901) Венгрія. 1 023 300 (1901)	Австрія. 10 681 846 (1901) Венгрія. 1 236 996 (1901)	13 330 000 (*f*)	13 315 000 (*f*)
С.-А. Соединенные Штаты (годъ, окончившійся 30-го іюня) . . .	16 203 916 (1902—1903)	142 568 000	882 355 (*k*)	24 242 104 (*l*)	—	186 787 000	281 031 000
Японія	2 899 415 (Годъ, окончившійся 31-го марта 1903)	28 636 000 (Годъ, окончившійся 31-го марта 1903)	917 879 (*m*) (1901)	4 008 567 (1899)	4 594 860 (1899)	32 285 000 (*n*)	28 676 000 (*n*)

ПРИМѢЧАНІЯ.

ОБЩЕЕ ПРИМѢЧАНІЕ.—Дѣйствительные морскіе расходы рѣдко вообще бываютъ извѣстны и никогда не бываютъ извѣстны непосредственно по окончаніи отчетнаго года; поэтому приведенныя здѣсь числа показываютъ лишь вотированныя суммы. Доходы иностранныхъ государствъ и ихъ торговые обороты были переведены въ фунты стерлинговъ по паритету соотвѣтствующихъ монетныхъ единицъ.

(*a*) За исключеніемъ Португаліи, Испаніи и С.-А. Соединенныхъ Штатовъ (для которыхъ дана валовая вмѣстимость), показана вездѣ чистая вмѣстимость судовъ торговаго флота.

(*b*) За исключеніемъ Португаліи и Испаніи (для которыхъ дана валовая вмѣстимость), общій оборотъ судовъ показанъ въ регистровыхъ тоннахъ чистой вмѣстимости.

(*c*) Въ добавокъ къ обыкновеннымъ смѣтнымъ расходамъ, на усиленіе флота служитъ сумма въ 11 500 000 фн. стерл., ассигнованная на этотъ предметъ въ 1897 и 1898 гг.

(*d*) Со включеніемъ стоимости содержанія фортовъ въ военныхъ портахъ.

(*e*) Числа относятся къ Европейской Россіи со включеніемъ кавказскихъ портовъ Чернаго моря.

(*f*) Мѣстная торговля, т. е. привозъ для внутренняго потребленія или же вывозъ мѣстныхъ продуктовъ или издѣлій.

(*g*) Торговля по европейской морской границѣ, со включеніемъ Финляндіи.

(*h*) Весь привозъ и вывозъ. Привозъ и вывозъ моремъ не показаны отдѣльно въ соотвѣтствующихъ источникахъ.

(*i*) Не имѣется свѣдѣній объ оборотахъ по морской торговлѣ.

(*k*) Суда, назначенныя для дальняго плаванія (т. е. заграничнаго плаванія и китобойнаго промысла).

(*l*) За исключеніемъ вмѣстимости судовъ (6 201 978 рег. т.), плавающихъ по озерамъ между Соединенными Штатами и Канадою.

(*m*) Показана валовая вмѣстимость японскихъ судовъ иностраннаго типа (не джонокъ) и нѣкоторыхъ парусныхъ судовъ полу-иностраннаго, полу-японскаго типа.

(*n*) Со включеніемъ Формозы.

Примѣчаніе.—Приведенныя выше данныя—кромѣ свѣдѣній о морскихъ расходахъ, которыя доставлены адмиралтействомъ—взяты изъ оффиціальныхъ отчетовъ соотвѣтствующихъ государствъ, за исключеніемъ данныхъ о Россіи и Испаніи, свѣдѣнія о доходахъ которыхъ извлечены изъ «Bulletin de Statistique etc.», за 1902 г., издаваемаго при французскомъ министерствѣ финансовъ.

ПО МОРСКОЙ ТОРГОВЛѢ РАЗНЫХЪ ГОСУДАРСТВЪ.

	Общій оборотъ судовъ каботажнаго плаванія (*b*).	Общая цѣнность привоза моремъ (со включеніемъ золота и серебра, привозимыхъ въ слиткахъ и монетѣ).	Общая цѣнность вывоза моремъ (со включеніемъ золота и серебра, вывозимыхъ въ слиткахъ и монетѣ).
	Регистровые тонны.	Фунты стерлинговъ.	Фунты стерлинговъ.
	18 675 000 (*e*) (1901)	29 250 000 (*f*) (*g*) (1901)	49 546 000 (*f*) (*g*) (1901)
	4 398 687 (1901)	304 674 000 (*h*)	256 540 000 (*h*)
	—	Метрическіе тонны. 12 215 000 (*i*)	Метрическіе тонны. 3 796 000 (*i*)
	7 088 902	Фунты стерлинговъ. 172 365 000	Фунты стерлинговъ. 150 086 000
	1 286 969	11 517 000 (*f*) (1901)	5 683 000 (*f*) (1901)
	12 363 182 (1901)	28 850 000	28 902 000
	11 034 175	73 540 000 (*h*)	60 415 000 (*h*)
	Австрія. 10 681 846 (1901)	13 330 000 (*f*)	13 315 000 (*f*)
	Венгрія.		

ГОСУДАРСТВА.	Число подводныхъ лодокъ			ИТОГО.
	готовыхъ.	въ постройкѣ.	въ проектѣ.	
Англія.	9	10	10	29
Франція	26	21	11	58
Россія	8	6	20	34
Германія.	5	1	2	8
Италія.	3	2	4	9
Соед. Штаты	10	5	2	17
Швеція	2	—	4	6
Испанія	2	—	20	22
Бразилія. . . .	3	1	—	4
Португалія.	1	1	—	2
Турція	2	—	—	2

Кромѣ того, Австро-Венгрія, Голландія, Аргентина и Норвегія выказываютъ большой интересъ къ этому дѣлу и производятъ всестороннія испытанія построенныхъ для образца подводныхъ лодокъ.

Несчастные случаи на судахъ.

Поднятіе затонувшей англійской подводной лодки *A 1*. Лодка эта, пролежавъ на днѣ моря какъ разъ цѣлый мѣсяцъ (*), была наконецъ 18-го апрѣля (н. ст.) поднята шведскою спасательною компаніей «Нептунъ» и отбуксирована въ Портсмутъ, гдѣ она и находится въ настоящее время въ докѣ. На другой день состоялось на морскомъ Гасларскомъ кладбищѣ погребеніе погибшихъ на лодкѣ двухъ офицеровъ и девяти нижнихъ чиновъ.

На произведенномъ по дѣлу слѣдствіи капитанъ 1-го ранга Беконъ далъ заключеніе, что по всей вѣроятности на лодкѣ

(*) См. «Морск. Сборн.» 1904 г., № 4, морск. хрон., стр. 12.

замѣтили подходившій пароходъ *Berwick Castle* не прежде, какъ когда онъ находился лишь въ 140 ф. разстоянія, и что если бы онъ былъ замѣченъ на 3 секунды раньше, то лодка *A 1* могла бы успѣть спастить. По его мнѣнію, если бы люди, находившіеся на лодкѣ не были оглушены при столкновеніи, то они могли бы еще спастись. Трупы погибшихъ были найдены на ихъ мѣстахъ. Перископъ лодки былъ сплющенъ и, кромѣ того, были причинены и еще кое-какія поврежденія, но течь была очень слабая и могла бы быть прекращена безъ большого труда, если бы только люди сохранили сознаніе.

Какъ указалъ г. А. Ли, гражданскій лордъ адмиралтейства, этотъ прискорбный случай ни сколько не подорвалъ значенія подводныхъ лодокъ и довѣрія, съ которымъ относились къ подводной флотиліи какъ офицеры, такъ и нижніе чины англійскаго флота.

По слухамъ, компанія «Нептунъ» выговорила за поднятіе подводной лодки *A 1* вознагражденіе въ 2 500 фн. стерл., что слѣдуетъ признать умѣреннымъ въ виду продолжительности работъ, тянувшихся цѣлый мѣсяцъ, и встрѣченныхъ при этомъ затрудненій.

Взрывъ при стрѣльбѣ изъ орудій на сѣверо-американскомъ броненосцѣ *Missouri*. 13-го апрѣля (н. ст.) на названномъ броненосцѣ произошелъ, при стрѣльбѣ изъ орудій, ужасный взрывъ, стоившій жизни пяти офицерамъ и двадцати шести нижнимъ чинамъ, не считая еще четырехъ раненыхъ. Это былъ одинъ изъ самыхъ гибельныхъ по своимъ послѣдствіямъ взрывовъ при стрѣльбѣ изъ орудій изъ числа происшедшихъ въ недавнее время, и Соединенные Штаты потеряли при немъ больше офицеровъ и нижнихъ чиновъ, чѣмъ за всю свою войну съ Испаніей.

Взрывъ произошелъ, насколько извѣстно, во время учебной стрѣльбы изъ 12-д. орудій. Собственно произошло два взрыва: первый—при заряжаніи лѣваго 12-д. орудія кормовой башни и второй, почти непосредственно вслѣдъ за нимъ, въ находившемся подъ башнею помѣщеніи погреба боевыхъ припасовъ,—вслѣдствіе проникновенія туда огня [illegible] перваго взрыва. Всего

взорвалось 2 000 фн. пороха, и всѣ люди находившіеся въ башнѣ и при подачѣ погибли. Тушеніе происшедшаго пожара было сопряжено съ большими затрудненіями, и только благодаря находчивости и смѣлости артиллерійскаго квартирмейстера Монсона былъ предотвращенъ взрывъ крюйтъ-камеры, грозившій бѣдою всему судну. Монсонъ, бросившись въ крюйтъ-камеру тотчасъ же послѣ перваго взрыва и захлопнувъ за собою дверь, вѣроятно спасъ этимъ *Missouri* и жизнь—600 челов. Когда его освободили оттуда, онъ былъ еще живъ, но вскорѣ же потомъ умеръ отъ ожоговъ, полученныхъ на пути черезъ огонь въ крюйтъ-камеру. Послѣдняя была затоплена, и когда изъ нея вынимали Монсона, то онъ стоялъ по горло въ водѣ.

Этотъ несчастный случай произошелъ, какъ полагаютъ, отъ воспламененія заряда горящими газами, остававшимися въ каморѣ послѣ предшествовавшаго выстрѣла. На *Missouri* была неопытная команда и производилась состязательная стрѣльба, при которой все приносится въ жертву быстротѣ и мѣткости.

Минное дѣло.

Недавній минный опытъ съ англійскимъ броненосцемъ *Belleisle*. Желая получить надежныя опытныя данныя о дѣйствіи взрыва мины на корпусъ военнаго судна, англійское адмиралтейство произвело недавно соотвѣтствующій опытъ со старымъ эскадреннымъ броненосцемъ *Belleisle*, уже раньше неоднократно служившимъ мишенью для стрѣльбы изъ орудій. На этомъ опытѣ самодвижущаяся мина Уайтхеда была взорвана у подводной части броненосца, въ результатѣ чего онъ опрокинулся и затонулъ въ теченіе 20 минутъ. Подъ килемъ броненосца, ошвартовленнаго въ бухтѣ Порчестеръ, въ Портсмутѣ, было при этомъ 10 ф. воды.

Самый опытъ былъ произведенъ указаннымъ ниже образомъ. У лѣвой скулы броненосца, ниже ватерлиніи было придѣлано снаружи какъ бы особое судовое отдѣленіе, наполненное маисовою клѣтчаткой, и затѣмъ подъ этимъ отдѣленіемъ была

принайтовлена водолазами мина Уайтхеда, которая и была потомъ взорвана черезъ посредство электрическаго провода, поданнаго на броненосецъ *Vernon*. При взрывѣ мины поднялся водяной столбъ приблизительно въ 40 ф. высотой, и не только было разбито внѣшнее судовое отдѣленіе, при чемъ наполнявшая его целлулоза взлетѣла на воздухъ, но и въ бортѣ самаго судна образовалась пробоина въ 8 × 12 ф.

Опытъ этотъ убѣдительно доказалъ разрушительную силу самодвижущейся мины, а вмѣстѣ съ тѣмъ подорвалъ довѣріе къ способности целлулозы заполнять образующіяся пробоины. Вообще это былъ одинъ изъ самыхъ серіозныхъ опытовъ когда-либо произведенныхъ съ миною Уайтхеда, такъ какъ употребленное для него судно было настолько сильно укрѣплено ниже броневого пояса, что оно превосходило въ крѣпости любое изъ нынѣшнихъ судовъ.

Адмиралъ Фриментль, обсуждая результаты этого опыта, говоритъ, что если поврежденіе, причиненное корпусу *Belleisle*, дѣйствительно было такъ значительно, какъ его описываютъ, то нужно признать, что силу самодвижущейся мины оцѣнивали прежде слишкомъ низко. Конечно, всегда будетъ очень трудно попасть въ быстро движущееся судно миною, выпущенной съ подводной лодки. Наибольшая дистанція миннаго выстрѣла—2 000 ярдовъ и наибольшая скорость хода мины—30 узл.; при такихъ данныхъ весьма трудно попасть въ судно, идущее 18-узл. ходомъ. Подводная лодка имѣетъ въ погруженномъ состояніи лишь 8 узл. хода, такъ что ей затруднительно подойти къ движущимся судамъ на разстояніе миннаго выстрѣла. Что же касается дѣйствій противъ судовъ стоящихъ на якорѣ, то въ этомъ отношеніи, по мнѣнію адмирала, значеніе подводной лодки неоспоримо.

БИБЛІОГРАФІЯ.

К. Келлеръ. Жизнь моря. Животный и растительный міръ моря, его жизнь и взаимоотношенія. Переводъ съ нѣмецкаго съ добавленіемъ новой отдѣльной части «Жизнь русскихъ морей» П. Шмидта. Съ 10 таблицами, 6 гравюрами и 320 политипажами. Изданіе 2-е. С.-Петербургъ, А. Девріенъ. 1904.

Очень интересная и полезная книга, второе изданіе которой предпринято тѣмъ же извѣстнымъ издателемъ, который выпустилъ и первое. Въ первомъ изданіи очень хромало введеніе, гдѣ излагалась въ общихъ чертахъ исторія физико-географическихъ изслѣдованій океановъ, въ настоящемъ изданіи переводчикъ устранилъ этотъ недостатокъ. Въ главѣ второй излагается краткій очеркъ океанографіи и только съ третьей главы начинается собственно описаніе жизни моря, изложенное обстоятельно и интересно, и снабженное массою иллюстрацій.

Вообще эта книга, описывающая жизнь той стихіи, гдѣ плаваютъ и проводятъ столько времени моряки, несомнѣнно предназначена составлять часть судовой библіотеки каждаго корабля.

Ю. Ш.

Карта Дальняго Востока, 1904 г. Составилъ Л. И. Бородовскій. Цѣна 1 руб.

Авторъ давно уже разрабатываетъ картографію нашей восточной окраины, съ которою онъ знакомъ и лично, по своимъ путешествіямъ по Кореѣ и Маньчжуріи. Его первый картографическій

трудъ былъ приложенъ къ «Описанію Маньчжуріи» изданному въ 1897 г. Министерствомъ Финансовъ, съ тѣхъ поръ имъ было составлено и издано еще два изданія ея и наконецъ появилась настоящая карта въ нѣсколько другихъ рамкахъ, хотя и того же масштаба, 80 верстъ въ дюймѣ. Она предназначена служить пособіемъ для уясненія театра военныхъ дѣйствій на Дальнемъ Востокѣ. Спѣшность приготовленія подобной карты и ея изданія не позволили автору переработать ее полностью на основаніи подробныхъ новѣйшихъ данныхъ, но тѣмъ не менѣе она является далеко не копіею съ прежнихъ изданій, а во многомъ переработана и исправлена. Основаніемъ ей послужило предшествовавшее изданіе подобной карты (3-е), но многія части Маньчжуріи пересоставлены вновь. Также и для Кореи основою служила карта автора, составленная имъ для труда «Описаніе Кореи» 1900 г., но она дополнена всѣми вышедшими съ того времени картографическими матеріалами.

Эти двѣ части новой карты—Маньчжурія и Корея разработаны наиболѣе подробно и обстоятельно, такъ какъ онѣ-то и являются въ настоящее время наиболѣе интересными частями материка Азіи для русскаго читателя. Японія и другія части Китая, вошедшія на настоящую карту, даны на ней съ меньшею подробностью и полнотой.

Всѣ названія. встрѣчающіяся на картѣ, включены въ особый алфавитный указатель, позволяющій быстро найти на картѣ желаемое мѣсто; кромѣ того, въ указателѣ приведены всѣ варіаціи одного и того же названія чаще всего встрѣчающіяся на разныхъ картахъ или сочиненіяхъ или въ періодической печати, что очень важно, потому что нерѣдко эти варіаціи очень мало другъ на друга похожи.

Наконецъ къ указателю приложенъ обширный и обстоятельный списокъ источниковъ, использованныхъ авторомъ для составленія его карты.

Сама карта, съ точки зрѣнія картографической, издана извѣстнымъ картографическимъ заведеніемъ А. Ильина — прекрасно, очень изящно и красиво; шрифтъ надписей отлично выдержанъ вездѣ и достаточно четокъ и ясенъ; условные знаки хорошо выбраны и исполнены; горы преданныя отмывкою, очень рельефно оттѣнены.

На картѣ кромѣ того даны еще: отдѣльно планъ города Мукдена, планъ Портъ-Артура и карта Квантунской области въ масштабѣ 20 верстъ въ дюймѣ.

Можно пожалѣть только, что авторъ упорно не слѣдуетъ указанію и постановленію международнаго географическаго конгресса, а именно не указанъ мѣсяцъ изданія карты и не дано ни одного числового масштаба ни для главной карты, ни для плановъ и малыхъ картъ. Затѣмъ карта бы выиграла, если бы нанесены были линіи равныхъ глубинъ (изобаты), отсутствіе послѣдняго, впрочемъ, можетъ быть объяснено поспѣшностью изданія.

Во всякомъ случаѣ, эта карта есть наилучшее пособіе по картографіи Дальняго Востока не только среди русскихъ изданій, но и иностранныхъ и чрезвычайно доступное по цѣнѣ. Все это вмѣстѣ заставляетъ быть весьма благодарнымъ автору за его трудъ, для своего осуществленія потребовавшій не мало заботъ.

Ю. Ш.

Ch. Bernard. La conquete du pole. Paris, Hachette et C-ie. 1903. 12°, 380 p., 1 carte, illustré.

Существуетъ довольно большое число описаній и исторій полярныхъ изслѣдованій, написанныхъ въ разное время; предлагаемая книга есть одна изъ таковыхъ, и она выгодно отличается отъ многихъ обстоятельнымъ изложеніемъ и знаніемъ предмета. Во-первыхъ, авторъ, въ своемъ названіи не ясно указавшій о чемъ идетъ рѣчь, говоритъ только объ экспедиціи къ сѣверному полюсу и совершенно опускаетъ южное полярное пространство. Совершенно правильно свою исторію изслѣдованій авторъ начинаетъ очеркомъ физико-географическихъ условій полярнаго бассейна и затѣмъ уже приступаетъ къ описанію древнѣйшихъ попытокъ проникнуть за предѣлы того ледяного барьера, который природа поставила на границѣ полярнаго океана. Передъ читателемъ въ краткомъ, но ясномъ изложеніи проходятъ имена и труды Пиѳеаса, Ингольфа, Кабота, Виллоуби, Фробишера и другихъ. Потомъ идетъ описаніе первыхъ изслѣдователей полярныхъ странъ: Дэвиса, Баренца, Гудзона, Баффина, впервые познакомившихъ Европу съ дѣйствительными условіями полярныхъ странъ. Затѣмъ удѣлено довольно большое мѣсто нашей знаменитой Большой сѣверной экспедиціи 1734—44 гг., при чемъ ей отдано должное, такъ же какъ и первымъ изслѣдователямъ Новой Земли. Англійскіе полярные море-

плаватели XVIII столѣтія: Фиппсъ, Кукъ, Джонъ Россъ, Парри, Франклинъ и др. имѣютъ цѣлую главу, посвященную ихъ трудамъ на поприщѣ изученія Сѣверо-западнаго прохода изъ Атлантическаго океана въ Тихій. Слѣдующая глава говоритъ о работахъ Геденштрома, Санникова, Анжу, Врангеля и Литке вдоль Сѣвернаго побережья Имперіи. Все имена столь дорогіе русскому флоту.

Знаменитая въ исторіи полярныхъ изслѣдованій эпопея Франклина, который гибелью своей экспедиціи способствовалъ столь обширному и подробному изученію Сѣверо-американскаго архипелага, какое врядъ ли бы могло быть произведено въ столь короткое время безъ многочисленныхъ экспедицій, посылавшихся для его розысковъ, эта эпопея подробно описана въ особой главѣ.

Шведскія изслѣдованія Шпицбергена, труды Норденшельда по этому вопросу, а также работы датчанъ и нѣмцевъ въ Гренландіи и наконецъ плаваніе американской экспедиціи на *Polaris* описана въ главѣ девятой.

Потомъ идетъ описаніе изслѣдованія архипелага земли Франца Іосифа, экспедиція *Tegethoff* Лея Смита и послѣдняя англійская правительственная экспедиція къ сѣверному полюсу въ 1876 г. подъ начальствомъ Нэрса, открывшая выходъ въ Арктическій океанъ и море Линкольна, труды которой по достиженію наиболѣе высокой широты долго оставались не превзойденными, особенно въ тѣхъ же самыхъ мѣстахъ и только недавно американцу Пири удалось здѣсь продвинуться немного сѣвернѣе.

Большимъ и детальнымъ работамъ датчанъ по изученію Гренландіи отведено особое мѣсто, такъ же какъ и знаменитому путешествію Норденшельда.

Фактическое открытіе сѣверо-восточнаго прохода Норденшельдомъ на *Véga* и послѣдующее плаваніе къ сѣверу отъ Ново-Сибирскихъ о-вовъ на *Jeannette*, даютъ описаніе той части Ледовитаго океана, которая прилегаетъ къ нашимъ берегамъ въ Азіи.

Обширная и чрезвычайно полезная для изученія природы полярныхъ странъ работа международныхъ полярныхъ станцій въ 1882—84 гг., устроенная по мысли Вейпрехта, описана также достаточно хорошо, хотя и кратко.

Плаваніе *Fram*'а и работы Нансена обстоятельно описаны и иллюстрированы.

Затѣмъ въ нѣсколькихъ главахъ изложены результаты новѣйшихъ изученій полярныхъ странъ. Джексона, Конвея, Пири, Мо-

накскаго принца, принца Абруцскаго, русско-шведскаго градуснаго измѣренія, Толя и Свердрупа.

Наконецъ въ послѣдней главѣ авторъ разбираетъ способы обслѣдованія того еще неизвѣстнаго пространства, которое осталось около сѣвернаго полюса и приходитъ къ заключенію, что наилучшій способъ обслѣдовать его, это—устроить повтореніе экспедиціи Нансена только на двухъ судахъ заразъ, которыя бы не далеко одно отъ другого вмерзли въ ледъ возможно далѣе на востокъ отъ начала дрейфа *Fram*, чтобы пройти ближе къ полюсу. Имъ разработанъ проектъ судна, подобнаго *Fram* и снабженіе всей экспедиціи, и авторъ надѣется, что послѣдняя будетъ наконецъ французская.

Въ концѣ книги приложена библіографія главнѣйшихъ источниковъ полярныхъ изслѣдованій.

Вообще весь трудъ автора очень и очень недуренъ, конечно онъ спеціально изучающему вопросъ дастъ немного, но для публики, это—прекрасное сочиненіе, вполнѣ дающее понятіе обо всемъ, что надо знать желающему получить понятіе о полярныхъ изслѣдованіяхъ; тѣмъ болѣе, что книга богато и очень умѣло иллюстрирована.

Ю. Ш.

Isforholdene i de arktiske Have, 1903. The State of ice in the arctic seas, 1903. 4°, XXIII стр., 5 картъ. Kjöbenhavn. 1904.

Извѣстное ежегодное изданіе Датскаго метеорологическаго института въ Копенгагенѣ, ежегодно улучшающееся и разрастающееся. Кромѣ текста съ обстоятельнымъ описаніемъ состоянія льдовъ въ разныхъ частяхъ Сѣвернаго Ледовитаго океана и сводною таблицей учрежденій, судовъ и лицъ, отъ коихъ получены были свѣдѣнія, къ изданію приложено еще пять картъ, объясняющихъ текстъ и дающихъ очень наглядное представленіе о распредѣленіи льдовъ въ мѣсяцы: апрѣль, май, іюнь, іюль и августъ 1903 г. Вотъ каково въ общихъ чертахъ было распредѣленіе льдовъ въ Ледовитомъ океанѣ сѣвернаго полушарія.

Баренцово море.—Условія въ общемъ были неблагопріятныя, кромѣ окрестностей Медвѣжьяго о-ва, гдѣ ледъ разошелся въ началѣ апрѣля. Между Новою Землею, архипелагомъ Франца-Іосифа

и Шпицбергеномъ ледъ столь же плотно держался какъ и въ 1902 г. Проходъ къ сѣверу отъ Новой Земли и подходы къ землѣ Франца-Іосифа и с.-в. Шпицбергену были совершенно затерты льдами все лѣто.

Въ Маточкиномъ шарѣ ледъ разошелся въ іюлѣ 5-го (н. ст.), а также и въ морѣ къ западу отъ него. Къ сожалѣнію, не получено данныхъ относительно состоянія льдовъ въ Карскомъ морѣ.

Шпицбергенъ.—Льды въ Стурфіордѣ и у Юго-западной Земли были довольно густые, до самаго конца августа ледъ встрѣчался еще у южной оконечности архипелага и далѣе къ западу до Горнъ-зунда.

Сѣверная Земля была недоступна поздно въ іюлѣ и только въ серединѣ августа ледъ настолько отошелъ, что стало возможно обойти мысъ Ферлегенъ-Гукъ. Въ концѣ августа парусныя суда свободно плавали къ сѣверу отъ Семи о-вовъ и въ теченіе всего сентября сѣверо-западные и западные берега были совершенно свободны ото льда.

Восточная Гренландія. — Къ сѣверу отъ о-ва Янъ-Майена ледяной поясъ былъ обычныхъ размѣровъ до августа, когда началъ быстро уменьшаться; ледъ сильно расходился и по донесеніямъ, онъ былъ необыкновенно сильно разбитъ. Въ началѣ августа небольшое парусное судно проникло черезъ поясъ льдовъ въ широтѣ 74° с. Вдоль самаго берега восточной Гренландіи береговой поясъ льда оставался цѣлымъ до середины августа. Около поселенія Ангмагсалика льды были необычно рѣдки въ теченіе іюня, іюля и августа, въ первые два мѣсяца ледяной поясъ былъ очень узокъ, а въ послѣдній льда вовсе не было.

Около Исландіи льды располагались обычнымъ образомъ.

Сѣверный Атлантическій океанъ.—Нѣсколько къ востоку отъ обычнаго пути въ Гренландію нѣсколько штукъ ледяныхъ горъ было встрѣчено въ апрѣлѣ.

На пути въ Соединенные Штаты первыя ледяныя горы и поля были замѣчены въ мартѣ. Количество льдовъ быстро возрастало и весною и лѣтомъ 1903 г. ледяныхъ горъ было такъ много, какъ давно не наблюдалось. Дрейфъ льдовъ вдоль Лабрадора, Ньюфаундленда и Ньюфаундлендской банки продолжался все лѣто и даже въ ноябрѣ еще была встрѣчена ледяная гора на Ньюфаундлендской банкѣ.

Одинъ обломокъ ледяного поля наблюдался въ августѣ въ широтѣ $37^3/_4$ с. и долготѣ $71^1/_2$ з.

Гудзоновъ проливъ.—Ледяныхъ горъ было много; полей немного болѣе, нежели въ среднемъ бываетъ до начала августа.

Гудзоновъ заливъ.—Встрѣчалось много ледяныхъ полей въ восточной части залива до середины августа.

Дэвисовъ проливъ.—Вдоль береговъ юго-западной Гренландіи условія льдовъ были обычныя. Немного льду появилось уже около Новаго года, очень рано. Берега были свободны отъ льда отъ начала февраля до середины апрѣля, когда массы льдовъ подошли къ нимъ. Въ теченіе іюня массы льда значительно уменьшились, а съ началомъ августа берега снова освободились отъ льда. Несмотря на большую скорость полярнаго теченія, льды не достигали далѣе къ сѣверу нежели Годхаадъ, даже немного не доходили до него, вслѣдствіе противодѣйствія теченію продолжительныхъ сѣверныхъ вѣтровъ.

Баффиново море. — Состояніе льдовъ было очень неблагопріятно въ восточной части моря и очень благопріятно въ западной. Заливъ Мельвиля былъ заполненъ льдомъ до середины августа. Мысъ Іоркъ открылся только въ концѣ іюня.

Берингово море.—Состояніе льдовъ было очень неблагопріятно до мая. Когда проходъ вдоль восточныхъ и западныхъ береговъ сталъ возможенъ, то суда могли доходить до пролива около 20-го іюня (н. ст.). Дрейфъ льдовъ черезъ проливъ съ сѣвера закончился въ первой половинѣ іюля.

Мысъ Барровъ былъ обогнутъ китобоями 6-го августа (н. ст.), а до устья р. Мекензи дошли къ 22-му того же мѣсяца. Въ теченіе августа и сентября пакъ держался все время въ разстояніи 1—10 миль отъ берега материка.

Все вышеизложенное совершенно оправдываетъ слѣдующее: —

1) Въ 1903 г. умѣренныя моря получили изъ Ледовитаго океана массу льда, свыше средняго количества, и

2) Лабрадорское теченіе несло необычно много ледяныхъ горъ къ югу.

Въ свою очередь, обзоръ за 1902 г. заканчивался предсказаніемъ, что надо ожидать обычныхъ условій у береговъ Исландіи и Гренландіи, и увеличенія числа ледяныхъ горъ у Лабрадора и Ньюфаундленда, что и подтвердилось наблюденіями.

Хорошая удача предсказаній состоянія льдовъ показываетъ, что чѣмъ полнѣе и добросовѣстнѣе будутъ наблюденія, тѣмъ лучше будетъ возможно и предсказывать состояніе льдовъ на будущую навигацію.

Къ сожалѣнію, состояніе льдовъ въ 1903 г. таково, что очень трудно предвидѣть, что будетъ въ 1904 г.; можно ожидать, что количество льдовъ, вынесенныхъ въ умѣренныя широты, не будетъ больше нормальнаго. Можно ожидать, что число ледяныхъ горъ у Ньюфаундленда будетъ довольно велико, больше средняго.

Ю. Ш.

НОВЫЯ КНИГИ.

Русскія:

Никитинъ, А. Ф., санитарный врачъ. Очеркъ санитарно-экономическаго положенія грузчиковъ на Волгѣ. Матеріалы для изученія санитарнаго состоянія внутреннихъ водныхъ путей. VII. Изданіе управленія внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ. 8°, 206 стр. 1904. С.-Петербургъ. Типографія Министерства Путей Сообщенія (Т-ва И. Н. Кушнеревъ и К°.), Фонтанка, 117.

Отчетъ о дѣятельности врачебно-санитарнаго надзора на рр. Волгѣ и Камѣ и Маріинской системѣ за 1903 годъ. Матеріалы для изученія санитарнаго состоянія внутреннихъ водныхъ путей. VI. Изданіе управленія внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ. 8°, 54 стр. 1904. С.-Петербургъ. Типографія Министерства Путей Сообщенія (Т-ва И. Н. Кушнеревъ и К°.), Фонтанка, 117.

Рутковскій, А. В. По поводу порчи котловъ и холодильниковъ на судахъ. 8°, 16 стр. +1 листъ чертежей. 1904. С.-Петербургъ. Типографія „Артиллерійскаго Журнала“, Фурштадтская, № 21.

Сборникъ отчетовъ и докладовъ врачей санитарнаго надзора на рр. Волгѣ и Камѣ и на Маріинской системѣ за 1903 годъ. Матеріалы для изученія санитарнаго состоянія внутреннихъ водныхъ путей. VIII. Изданіе управленія внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ. 8°, 278 стр. 1904. С.-Петербургъ. Типографія Министерства Путей Сообщенія (Т-ва И. Н. Кушнеревъ и К°.), Фонтанка, 117. Цѣна 1 рубль.

Сикорскій, И. А., профессоръ. Характеристика черной, желтой и бѣлой расъ въ связи съ вопросами Русско-Японской войны. Публичная лекція въ пользу Краснаго Креста, читанная въ университетѣ Св. Владиміра 23-го февраля 1904 г. 8°, 12 стр. 1904. Кіевъ. Типографія Т-ва И. Н. Кушнеревъ и К°, Караваевская, 5.

Французскія:

Addition au règlement du 8 novembre 1888 sur la formation des pointeurs, approuvée par le ministre de la marine le 2 septembre 1892, à l'usage des troupes d'artillerie de la marine. 32°, 48 p. et fig. 1904. Paris, lib. Charles-Lavauzelle. 40 cent. Спб. Эггерсъ и К°.

Annales du Bureau central météorologique de France, publiées par E. Mascart, directeur du Bureau central météorologique. (Année 1900). II:

Observations. 4°, 442 p. 1903. Paris, lib. Gauthier-Villars. 15 fr. Спб. Эггерсъ и К°.

Annales du Bureau central météorologique de France, publiées par E. Mascart, directeur du Bureau central météorologique. (Année 1901). 1: Mémoires. 4°, XV—118 p. et planches. 1903. Paris, lib. Gauthier-Villars. 15 fr. Спб. Эггерсъ и К°.

Annuaire de la marine pour 1904. 8°, L—1, 168 p. 1904. Paris, lib. Doin. Спб. Эггерсъ и К°.

Armées (les) et les Flottes militaires de tous les Etats du monde. Composition et Répartition en 1904. 8°, 84 p. 1904. Paris, lib. Berger-Levrault et C-e. 1 fr. Спб. Эггерсъ и К°.

Biovès, A. Les Anglais dans l'Inde. Warren-Hastings (1722—1785) Petit 8°, V—381 p. avec 1 carte et 1 portrait d'après une miniature d'Ozias Humphry. 1904. Paris, lib. Fontemoing.

Briotet. L'Artillerie à travers les âges. 8°, 32 p. 1904. Melun, imp. administrative.

Budget voté des dépenses de l'exercice 1904 du ministère de la marine. 4°, 242 p. 1904. Paris, imp. nationale.

Bulletin annuel de l'Oeuvre „Adoption des orphelins de la mer". № 5. (Janvier 1904.) 8°, 64 p. avec grav. et portraits. 1904. Paris, imp. Féron-Vrau; 5, rue Bayard.

Carte de la Mandchourie, Corée, Japon et côtes orientales de la Chine, à l'échelle de 1/3 500 000, d'après les documents russes, japonais et allemands, des cartes de l'état-major et des cartes marines. Dessinée et gravée par R. Hausermann. 1904. Paris, imp. Monrocq; A. Taride, édit. Спб. Эггерсъ и К°.

Carte de la Russie, Japon, Corée, Mandchourie, à l'échelle de 1/5 000 000. 1904. Paris, imp. Monrocq; A Taride, édit. Спб. Эггерсъ и К°.

Carte du théâtre de la guerre russo-japonaise, à l'échelle de 1/1 000 000. 1904. Paris, imp. Millet et fils; V. P. Marin, édit. Спб. Эггерсъ и К°.

Challan de Belval. Au Tonkin (1884—1885). Notes, Souvenirs et Impressions. 8°, 419 p. 1904. Paris, lib. Plon-Nourrit et C-e. 7 fr. 50.

Chardon, J. Manuel de sauvetage maritime, rédigé conformément aux programmes des examens. Nouvelle édition, refondue et mise à jour, contenant le décret du 26 juin 1903 relatif aux navires à passagers. 8°, VII—241 p. avec 80 fig. 1904. Paris, lib. Challamel. Cartonné toile, 4 fr.

Cheneau, H. Du protectorat français en Annam, au Tonkin et au Cambodge. 8°, II—433 p. 1904. Paris, lib. Giard et Brière.

Chine du Nord et de l'Ouest; Corée; le Transsibérien. Rudiments de la langue chinoise, par A. Vissière. La Corée, par Maurice Courant. Notices historiques des cités de la Chine, par A. Vissière. Le Transsibérien, par Paul Labbé. Etc. Publication du comité de l'Asie française. 16°. XI—262—XXVIII p. avec cartes et plans. 1904. Paris, imp. Schneider frères et Mary; comité de l'Asie française. 19, rue Bonaparte. 12 fr. Спб. Эггерсъ и К°.

Chine du Sud et de l'Est. Voyageurs chinois, par Ed. Chavannes. Notices historiques des cités de Chine, par A. Vissière. L'Art chez les Chinois, par R. de Marguerye. Histoire de la Chine, par Cl. Madrolle, etc. Publication du comité de l'Asie française. 16°, CLII—168 p. avec cartes et plans.. 1904. Paris, imp. Schneider frères et Mary; comité de l'Asie française, 19, rue Bonaparte. 12 fr. Спб. Эггерсъ и К°.

Doursout. Des tireurs et appréciateurs d'élite; Leur utilité; Moyens de les former et de les employer. 8°, 84 p. avec 10 fig. 1904. Paris, lib. Charles-Lavauzelle. 1 fr. 50. Спб. Эггерсъ и К°.

Duméril, H. Quelques réflexions sur la guerre considérée dans ses rapports avec les institutions politiques. 8°, 17 p. 1903. Toulouse, imp. Lagarde et Sebille.

Duruy, G. L'Officier éducateur. Leçons faites à l'Ecole polytechnique par George Duruy, 16°, VIII—263 p. 1904. Paris, lib. Chapelot et C-e.

Ephémérides astronomiques et Annuaire des marées pour l'année 1905, destinés aux capitaines de navire et rédigés d'après les formules de M. Edmond Dubois, ancien officier de marine. (35-e année). 18° jésus XI—144 p. 1904. Paris. lib. Challamel.

Féli-Brugière et L. Gastine. L'Asie en feu. Le Roman de l'invasion jaune. Petit 8°, 400 p. avec grav. 1904. Paris, lib. Delagrave. Спб. Эггерсъ и К°.

Festetics de Tolna, R. Vers l'écueil de Minicoy après huit ans dans l'océan Pacifique et Indien à bord du yacht *le Tolna*. 4°, 401 p. avec 174 grav. et cartes d'après les photographies et les documents de l'auteur. 1904. Paris, lib. Plon-Nourrit et C-e. 20 fr. Спб. Эггерсъ и К°.

Frey, H. Français et Alliés au Pé-tchi-li (campagne de Chine de 1900): par le général H. Frey, ancien commandant en chef des forces françaises au Pé-tchi-li de juillet à septembre 1900. 8°, XII—507 p. avec 1 carte dans le texte et 5 cartes en coul. hors texte. 1904. Paris, lib. Hachette et C-e. 7 fr. 50. Спб. Эггерсъ и К°.

Gareau, F. La Marine marchande française et la loi du 7 avril 1902. 8°, 188 p. 1903. Paris, lib. Pedone.

Girod, L. Dix ans de Haut-Tonkin. 4-e édition. Grand 8° carré, 300 p. avec grav. 1904. Tours. lib. Mame et fils.

Gosselin, C. L'Empire d'Annam; par le capitaine Ch. Gosselin, ancien commissaire du gouvernement au Laos. Préface de Pierre Baudin. Petit 8°, XXVI—560 p. avec 4 portraits et 1 carte de l'Annam central. 1904. Paris, lib. Perrin et C-e.

Govare, P. L'Assurance maritime anglaise (les Origines; le Lloyd; Polices diverses; Règlements). 8°, 167 p. 1904. Paris, lib. Challamel. Спб. Эггерсъ и К°.

Hubert, L. Politique africaine (Maroc; Afrique occidentale; Algérie; Tchad; l'Effort étranger). Préface de M. E. Ettienne. 18° jésus, 305 p. 1904. Paris, lib. Dujarric et C-e. 3 fr. 50. Спб. Эггерсъ и К°.

Ivoi, P. d' et Royet. La Patrie en danger (Histoire de la guerre future). 1-re livraison. 8°, p. 1 à 16, avec grav. 1904. Paris, lib. Geffroy. 1-re livraison, gratuite; 10 cent. la livraison. Спб. Эггерсъ и К°.

Lefebvre. Réflexions sur la conduite du feu. 8°, 40 p. avec fig. 1904. Paris, lib. Chapelot et C-e.

Lemire, C. L'Océanie française. Les Intérêts français dans le Pacifique (Tahiti; Nouvelles-Hébrides; Canal de Panama). 8°, 100 p. avec 3 cartes et et 20 photogravures. 1904. Paris, lib. Challamel.

Liste des bâtiments de la marine française (guerre et commerce) et de leurs signaux distinctifs dans le Code international de signaux à l'usage des bâtiments de toutes les nations, dressée par le service des instructions nautiques, arrêtée le 1-er janvier 1904. 8°, 100 p. 1904. Paris, les libr. chargés de la vente des publications du Service hydrographique de la marine. 1 fr. 50.

Loi sur l'inscription maritime du 24 décembre 1896, modifiée par la loi du 28 janvier 1898. Texte revu, commenté et précédé d'un court historique de l'institution de l'inscription maritime. Mise à jour jusqu'au 1-er janvier. 1904. Petit 16°, 112 p. 1904. Paris, lib. Charles-Lavauzelle. 1 fr. 25. Спб. Эггерсъ и К°.

Marion, F. Les Drames de la mer. Un naufrage sur une côte étrangère. 4°, 1 p. 1904. Saint-Pierre-Eglise, imp. Auvray. Спб. Эггерсъ и К°.

Mécaniciens (les) de la marine de l'Etat. Ecole des ouvriers mécaniciens de Lorient. Engagements volontaires; Apprentis élèves mécaniciens; Elèves mécaniciens. Conditions d'admission. Programme des connaissances exigées. Petit 16°, 64 p. 1904. Paris, lib. Charles-Lavauzelle. 75 cent. Спб. Эггерсъ и К°.

Montpellier, J. A. Electricité. A l'usage des électriciens, ingénieurs, industriels, chefs d'ateliers, mécaniciens et contremaîtres. 26-e édition, complétement revue et augmentée. Petit 16°, XII—266—LXIV p. avec fig. 1904. Paris, lib. V-e Dunod. 2 fr. 50.

Moreau, H. L'Alliance anglo-yankee-japonaise maîtresse de l'Indo-Chine. 8°, 156 p. avec portrait de l'auteur. 1904. Paris, lib. Charles. 1 fr. 50.

Morel, M. A. Abaques permettant de calculer rapidement les tables de tir. 8°, 16 p. 1904. Paris, lib. Gauthier-Villars. 1 fr. Спб. Эггерсъ и К°.

Parker, M. Les Pêcheurs bretons en Tunisie. Un essai de colonisation maritime. 16°, III —126 p. avec 12 gravures et carte hors texte. 1904. Paris, imp. Alcan-Lévy; Editions coloniales et maritimes, 37, rue Barbet-de-Jouy. 2 fr. Спб. Эггерсъ и К°.

Programme des conditions requises pour l'obtention du grade d'enseigne de vaisseau sans passer par les Ecoles navale ou politechnique. Petit 16°, 22 p. avec fig. 1904. Paris, lib. Charles-Lavauzelle 50 cent.

Rapport du comité météorologique international. Réunion de Southport (1903). 8°, 100 p. avec fig. 1904. Paris, lib. Gauthier-Villars.

Rapports du jury international de l'Exposition universelle internationale de 1900, à Paris. Classe 23 (Production et Utilisation mécaniques

de l'électricité). Rapport de M. Edouard Hospitalier. Grand 8°, 202 p. avec fig. 1904. Paris, imp. nationale.

Recueil réglementaire des cartes et documents nautiques à délivrer aux bâtiments de la flotte. Table générale des cartes, avec l'indication des chemises auxquelles elles appartiennent. Edition de février 1904. 8°, 63 p. 1904. Paris, imp. nationale.

Sabatier, A. (René Daxor). Au pays de la mer. Ouessant (l'Ile de l'Epouvante) (vers). 16°, 128 p. 1904. Paris, lib. Messein. 3 fr. Спб. Эггерсъ и К°.

Servagnat. Etude sur le Houm-Ho inférieur, son delta, son confluent avec le Pei-Ho, et les relations qui existent entre ses apports alluvionnaires et l'avenir du port fluvial de Tien-Tsinn. 8°, 36 p. avec 6 croquis. 1904. Paris, lib. Charles-Lavauzelle. 75 cent. Спб. Эггерсъ и К°.

Statistique des naufrages et autres accidents de mer pour l'année 1902. 8°, 142 p. 1904. Paris. imp. nationale. Спб. Эггерсъ и К°.

Vasilesco-Karpen, M. N. Recherches sur l'effet magnétique des corps électrisés en mouvement. 8°, 120 p. avec fig. 1904. Paris, lib. Gauthier-Villars. Спб. Эггерсъ и К°.

Verne, J. Vingt mille lieues sous les mers. Nouvelle édition. 2 vol. 18° jésus, avec grav. Première partie, 340 p.; deuxième partie, 363 p. 1904. Paris. lib. Hetzel. Спб. Эггерсъ и К°.

Villetard de Laguérie. La Corée et la guerre russo-japonaise. 16°, 176 p. avec carte. 1904. Paris, lib. Delagrave. 1 fr. 20. Спб. Эггерсъ и К°.

Англійскія:

Admiralty. The China Sea Directory. Vol. 3. Or Sailing Directions for the Coast of China from Hong-Kong and the Chu Kiang to the Yalu Kiang. Fourth edition. 1904. London, Eyre & Spottiswoode. 4 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

— Sailing Directions for Japan, Korea, and adjacent Seas, from Yalu River, the Boundary between Korea and China, to the Komandorski Islands. First edition. 1904. London, Eyre & Spottiswoode. 5 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Andom, R. The Cruise of the *Mock Turtle*. 51 Illusts. by Harry Evans. Cr. 8°, pp. 299. 1904. London, Jarrold. 3 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Bacon's Large-Print Map of the Far East. With Index and Notes on the War. 8°. Folded. 1904. London, Bacon. 1 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Bartholomew's New Map of China, Japan, and Korea. Cr. 8°. Folded. 1904. Edinbourgh, Bartholomew. 1 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Board of Trade. No. 1480. Explosion from the Boiler of the s.s. *Free Will*, O. N. 79180. 1904. London, Eyre & Spottiswoode. 2 d.

— No. 1481. Explosion from the Main Boiler of the s.s. *Sea Gull*, O. N. 97688. 1904. London, Eyre & Spottiswoode. 4 d.

Board of Trade. No. 1489. Explosion from the Main Steam Pipe of the s.s. Briardene, O. N. 85914. 1904. London, Eyre & Spottiswoode. 2 d.

— Regulations Relating to the Examination of Engineers in the Mercantile Marine. 1904. London, Eyre & Spottiswoode. 6 d.

Boothby, Guy. A Sailor's Bride. Illust. Cheaped. 8°, pp. 128. 1904. London, Ward, Lock. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Bosanquet, S. R. C. and Tangye, R. T. G. The Burden of Neutrality. Notes for Onlookers in time of War. 12°, pp. VIII—84. 1904. London, R. B. Johnson. 1 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Britain's Sea Kings and Sea Fights. Illust. Pt. I. To be Completed in 12 Monthly Parts. 4°, pp. 64. 1904. London, Cassell. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Brown, Capt. C. Abbott. The War in the East. A Treatise Contrasting the Naval and Military Forces of Japan and Russia, together with much pertinent Information Compiled from Official Sources. Cr. 8°, pp. 31. 1904. London, F. Groom. 3 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Brown's Star Atlas. Showing all the Bright Stars. With Full Instructions how to Find and Use Them for Navigational Purposes and Board of Trade Examinations. 4°. 1904. London, Simpkin. 3 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Cassell's History of the Russo-Japanese War. Illust. Pt. I. Including Large Map in Colours. 4°, pp. 48. 1904. London, Cassell. 6 d.

Civil Service Commission. Examination for Assistant Clerkships in the Royal Navy, November, 1903. Regulations, Examination Papers, and Tables of Marks. 1904. London, Eyre & Spottiswoode. 6 d.

— Examinations of Naval Officers in Modern Foreign Languages. I. Examination of Officers Proceeding to the Continent to Study. 2. Examination for the Grade of Interpreter. Memorandum and Specimens of Examination Papers. 1904. London, Eyre & Spottiswoode. 1 s.

Cunningham, Brysson. A Treatise on the Principles of Dock Engineering. Illust. Roy. 8°, pp. 578. 1904. London, C. Griffin. 30 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Daily Chronicle Map of the War (The). Coloured. 8°. Folded. 1904. London, Office. 1 s. Спб. Эггерсъ и К°.

— Mail Military Map of Korea (The). With Index, folded in Cover. 1904. London, G. Philip. 3 s. 6 d.; mtd. on linen in case, 6 s.; mtd. C. R. V., 7 s. 6 d. strainer and varnished 12 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Diosy, A. The New Far East. With Illusts. from special designs by Kubota Beisen, of Tokio. 4 th ed. 8°, pp. 394. 1904. London, Cassell. 3 s. 6 d.

Dumas, Alexandre. Paul Jones. Cr. 8°. 1904. London, Routledge. 6 d.

Ferguson, J. Ceylon in 1903. Describing the Progress of the Island since 1803. Cr. 8°, pp. 154—CLXXXVI. 1904. Colombo, Ferguson. 5 s.

Fight in the Far East (The). An Illustrated History of the Russo-Japanese War of 1904. Pt. I. Fol. pp. 24. 1904. London, „Black and White" Office. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Foote, J. A. A Concise Treatise on Private International Jurisprudence. 3rd ed. 8°. 1904. London, Stevens & Haynes. 25 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Gerrare, Wirt. Greater Russia. The Continental Empire of the Old World. With Illusts. and a Map. New and cheap ed. Roy. 8°, pp. 332. 1904. London, Heinemann. 10 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Hall. W. E. A Treatise on International Law. 5th ed. Edit. by J. B. Atlay. 8°. 1904. Oxford, Clarendon Press. 21 s.

Holms, A. Campbell. Practical Shipbuilding: A Treatise on the Structural Design and Building of Modern Steel Vessels. The Work of Construction, from the making of the Raw Material to the Equipped Vessel, including subsequent Up-keep and Repairs. With Atlas of Plates. 8°. 1904, London, Longmans. 48 s.

Kingston, W. H. G. and Frith, H. Notable Voyages from Columbus to Nansen. New ed. Illust. 8°, pp. 672. 1904. London, Routledge. 5 s.

Legal. Statutory Rules and Orders, 1904. No. 201. Foreign Enlistment. Proclamation of Neutrality, dated February 11, 1904. London, Eyre & Spottiswoode. 1 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Legge, R. F. Mainly about Shooting. A Series of Lectures to Regulars, Volunteers, and Members of Civilian Rifle Clubs. With an Introduction by General Sir Alfred Turner, K. C. B. Illust. Cr. 8°. 1904. London, Gale & Polden. 1 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Lewes, Vivian B. Service Chemistry. Being a Short Manual of Chemistry and its Applications in the Naval and Military Services. 2nd and revised ed. Illust. 8°, pp. 574. 1904. London, H. Glaisher. 15 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Maycock, W. Perrin. Electric Lighting and Power Distribution. An Elementary Manual of Electrical Engineering. Vol. I. 6th ed. Illust. Cr. 8°, pp. 454. 1904. London, Whittaker. 6 s.

Military. The Laws and Customs of War on Land as Defined by the Hague Convention of 1899. Edit., with Supplementary Matter and Explanatory Notes, by Professor T. E. Holland, K. C. 1904. London, Eyre & Spottiswoode. 6 d.

Mitchell, Charles. The Commission of H. M. S. *Renown* 1900—1904. Mediterranean Station. Including the taking of their Royal Highnesses the Duke and Duchess of Connaught to India to represent H. M. the King at the Delhi Durbar. (Log Series, No. 8.) Cr. 8°, pp. 116. 1904. London, Westminster Press. 4 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Modern Electric Practice. Vol. 2. Edited by Magnus Maclean. Roy. 8°, pp. 297. 1904. London, Gresham Pub. Co. 9 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Murdoch, James, in collaboration with Isoh Yamagata. A History of Japan. During the Century of Early Foreign Intercourse. (1542—1651) With Maps. Imp. 8°, pp. 743. 1904. Kobe, Chronicle Office. 30 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Parliamentary. Navy. Estimates for 1904—5, with Explanatory Statement. 1904. Westminster, S. W. P. S. King and Son. 4 s. 4 d.

— Appropriation Account, 1902—1903. 1904. Westminster S. W. P. S. King and Son. 1 s. 10 d.

— Health. Report for 1902. 1904. Westminster S. W. P. S. King and Son. 2 s.

Parliamentary. Dockyard Expense Accounts for 1902—1903. 1904. Westminster S. W. P. S. King and Son, 2 s. 5 d.

— Pilotage. Returns for 1902. 1904. Westminster. S. W. P. S. King and Son. 1 s. 6 d.

— Trade and Navigation Accounts, February, 1904. Westminster S. W. P. S. King and Son. 1 s.

Philips' Mercantile Marine Atlas. Fol. 1904. London, G. Philip. 63 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Schneider, N. H. A Manual on the Care and Handling of Electric Plant. 12°. 1904. London, Spon. 3 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Sladen, D. The Japs at Home. New ed. With 8 fullpage Illusts. 8°. 1904. London, Newnes. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Sothern, J. W. Verbal Notes and Sketches for Marine Engineers. Specially arranged to suit the Board of Trade Regulations for Engineers. Illust. 4th. ed. rev. and enl. 8°, pp. 290. 1904. London, Whittaker. 5 s. 6 d.

Thames Steamboat Service. Report of the Rivers Committee on the Proposed New Service. 1904. Westminster, S. W. P. S. King and Son. 2 d.

Treatise on Surveying, A. Compiled by Reginald E. Middleton and others. Part I. 2nd ed. 8°, pp. 300. 1904. London, Spon. 10 s. 6 d.

War in South Africa (The). Prepared in the Historical Section of the Great General Staff, Berlin. Authorised Translation by Col. W. H. H. Waters. With Maps and Illusts. 8°, pp. 290. 1904. London, J. Murray. 15 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Warner, Hilton D. and Millard, F. The Romance of a Nation. A History of Japan. Tracing its progress from the earliest Records to the Declaration of War with Russia. 8°, pp. 110. 1904. London, H. Grant. 1 s.; 2 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Whigham, H. J. Manchuria and Korea. With a Map and Illustrations. Roy. 8°, pp. 254. 1904. London, Isbister. 7 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Wilmot, S. Eardley. The British Navy, Past and Present. With Lists showing Strength of H. M. Fleet in all Classes of Ships. Revised and Enlarged. Illust. Roy. 8°, pp. 103. 1904. London, Navy League. 1 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Wilson. H. W. Japan's Fight for Freedom. The Story of the War between Russia & Japan. Fortnightly. Part I. Illust. 4°. 1904. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Нѣмецкія:

Bibliothek, elektrotechnische. 58—62. Bd. 8°. 1904. Wien, A. Hartleben. Je 4 M.; geb. 5 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Erfahrungen ausserereuropäischer Kriege neuester Zeit. 1. Aus den südafrikanischen Kriege 1899 bis 1902. 2. Operationen unter Lord Roberts bis zur Einnahme von Bloemfontein. Mit 5 Kartenbeilagen in Steindr. gr. 8°, IV, 127 S. 1904. Berlin, E. S. Mittler & Sohn. 2 M. 80 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

Escales, R. Die Explosivstoffe. Mit Berücksicht. der neueren Patentliteratur. 1. Heft. Das Schwarzpulver und ähnl. Mischgn. gr. 8°, VI, 114 S. m. Abbildgn. 1904. Leipzig, Buchh. G. Fock in Komm. 2 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Kranss, P. Karte des russisch-japanischen Kriegsschauplatzes. Japan, Korea, Ost-China und die Mandschurei, 1 : 5 000 000, nebst grösseren Spezialdarstellgn. des Gelben Meeres mit Golf von Tschili, des russischen Gebiets auf der Halbinsel Lian-tung sowie Plänen von Port Arthur, Tokio und Yokohama. 87×61 cm. Farbdr. 1904. Leipzig, Bibliograph. Institut. 80 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

Krieg, der russisch-japanische. 3. Beiheft zur «*Marine-Rundschau*». gr. 8°, S. 37—46. 1904. Berlin, E. S. Mittler & Sohn. 20 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

Liste, amtliche, der deutschen Seeschiffe mit ihren Unterscheidungs-Signalen, als Anhang zum internationalen Signalbuche. Abgeschlossen am 1. I. 1904. Hrsg. im Reichsamte des Innern. gr. 8°, 117 S. 1904. Berlin, G. Reimer. Kart. 1 M. 60 Pf.

Oehler, L. Im Sumpf der Hafenstadt. 8°, 126 S. 1904. Stuttgart, D. Gundert. 1 M. 20; geb. in Leinw. 1 M. 80 Pf.

Philippson, A. Das Mittelmeergebiet, seine geographische und kulturelle Eigenart. Mit 9 Fig. im Text, 13 Ansichten und 10 Karten auf 15 Taf. gr. 8°, VIII, 266 S. 1904. Leipzig, B. G. Teubner. 6 M.; geb. in Leinw. 7 M.

Rangliste der Offiziere des Beurlaubtenstandes der königlichen preussischen Armee nach Waffengattungen getrennt, mit Angabe der Patente, der Wohnungen und der Zivilstellungen. Zusammengestellt nach dem Stande vom 1. X. 1903 von Leutn. d. R. Radziejewski. 3. Aufl. 2 Tle. 1. Infanterie mit Marineinfanterie und Jäger. gr. 8°, IV, 318 S. 1903, 1904. Berlin, Herm. Walther. Geb. je 4 M. 50 Pf.

Veröffentlichungen der internationalen Kommission für wissenschaftliche Luftschiffahrt. Hrsg. v. Prof. H. Hergesell. Beobachtungen mit bemannten, unbemannten Ballons und Drachen sowie auf Berg-u. Wolkenstationen 1902. Jan.-Dezbr. 1902. (In deutscher u. französ. Sprache.) gr. 4°, VII, 211 S. 1904. Strassburg, K. J. Trübner. 24 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Vorbeck, V. Lettow-. Napoleon's Untergang, 1815. Geschichte der Befreiungskriege 1813—1815. In Vier Einzelwerken. (Erster Band.) Elba-Belle-Alliance. 8°, pp. XXIV—533. 1904. Berlin, Mittler. 14 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Wedding, H. Ausführliches Handbuch der Eisenhüttenkunde. Gewinnung und Verarbeitg. des Eisens in theoret. und prakt. Beziehg. unter besond. Berücksicht. der deutschen Verhältnisse. 2. vollkommen umgearb. Aufl. v. des Verf. Bearbeitg. v. „Dr. John Percy's Metallurgy of iron and steel". (In 4 Bdn.) Mit zahlreichen Holzst. phototyp. Abbildgn. u. Taf. III. Bd. Die Gewinng. des Eisens aus den Erzen. 1. Lfg. gr. 8°, 348 S. 1904. Braunschweig, F. Vieweg & Sohn. 16 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Указатель статей морского и техническаго содержанія въ русскихъ и иностранныхъ повременныхъ изданіяхъ.

Военный Сборникъ. *Апрѣль:*—Принцъ Евгеній-Наполенъ Богарне во главѣ великой арміи (прод.); полвѣка назадъ; по Амуру и Маньчжуріи (прод.); военная ходьба; по поводу статьи: „о стрѣльбѣ крѣпостной артиллеріи"; элементы укрѣпленія полевыхъ позицій (оконч.); объ основахъ санитарной службы въ арміи (прод.); организація военныхъ сообщеній (прод.); японцы; матеріалы по исторіи Отечественной войны; война съ Японіей, офиціальное документы съ 18-го февраля по 16-е марта; обзоръ военныхъ дѣйствій по 12-е марта; японская армія въ полѣ; очеркъ похода 1829 г. въ Европейской Турціи (прод.).

Всемірное Техническое Обозрѣніе. № 10:—Канатная и ременная передача посредствомъ шкивоохватывателя капитана Leneveu; подводное плаваніе; III Всероссійскій электротехническій съѣздъ въ С.-Петербургѣ (прод.); правила, которыми Россія намѣрена руководствоваться во время войны съ Японіей. № 11:—Лодки подводныя и погружающіяся; канатная и ременная передача посредствомъ шкивоохватывателя капитана Leneveu (оконч.); очеркъ постройки корабля на большомъ русскомъ заводѣ (прод.); III Всероссійскій электротехническій съѣздъ въ С.-Петербургѣ (прод.). № 12:—Приспособленія для погруженія въ воду подводныхъ лодокъ (прод.); очеркъ постройки корабля на большомъ русскомъ заводѣ (оконч.); испытанія обшивокъ паровыхъ трубъ; III-й съѣздъ русскихъ дѣятелей по техническому и профессіональному образованію въ С.-Петербургѣ; III Всероссійскій электротехническій съѣздъ въ С.-Петербургѣ; нѣсколько словъ о бѣломъ углѣ и его нуждахъ (прод.); способы сообщенія непромокаемости холсту, парусинѣ и т. п. матеріямъ.

Извѣстія Императорскаго Общества для Содѣйствія Русскому Торговому Мореходству. Выпускъ LX:—Матеріалы по мореходству со всемірной выставки 1900 г. въ Парижѣ; Дюнкирхенъ, его портъ и торговля; каталогъ экспонатовъ по мореходству и судоходству на всемірной выставкѣ 1900 г. въ Парижѣ; матеріалы по мореходному образованію въ Голландіи и Австріи. Выпускъ LXI:—Торговое судоходство въ XIX вѣкѣ.

Интендантскій Журналъ. *Апрѣль:*—О дезинфекціонномъ аппаратѣ и газѣ Клейтона; указанія зимнихъ походовъ 1870—1871 и 1877—1878 гг.; нефтодвигатель Дизеля; Дальній Востокъ (оконч.); хроника военныхъ дѣйствій на Дальнемъ Востокѣ.

Море и Его Жизнь. *Мартъ:*—Полгода на станціи въ Царыградѣ; эксплоатація мелкихъ пароходныхъ предпріятій въ Англіи (оконч.); послѣдняя покупка; русско-японская война; морскіе промыслы (прод.); къ біографіи адмираловъ; океанъ, введеніе въ общую океанографію проф. Отто Крюммеля (прод.).

МОРСКОЙ
СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ ПОДЪ НАБЛЮДЕНІЕМЪ

ГЛАВНАГО МОРСКОГО ШТАБА.

Редакторъ — полковникъ П. Вербицкій.

Томъ CCCXXIII

№ 6.

ІЮНЬ.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Морского Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ.
1904.

ЭКЗ. № 1
1955 г. №10873

Печатано по распоряженію Главнаго Морского Штаба.

С.-Петербургъ, 31-го мая 1904 г.

Оглавленіе

№ 6 „Морского Сборника“ 1904 года.

Отъ Морского Техническаго Комитета . . . . . I—III

ОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

Высочайшій рескриптъ 1
Высочайшіе приказы по Морскому вѣдомству 2
Высочайшія награды 10
Пожалованіе иностранныхъ орденовъ. 15
Приказы Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, по Морскому вѣдомству 16
Приказы по Морскому вѣдомству 26
Приказы Управляющаго Морскимъ Министерствомъ . . . 27
Циркуляры Главнаго Морского Штаба 31
Циркуляръ Главнаго Управленія Кораблестроенія и Снабженій 35
Циркуляръ Морского Техническаго Комитета 37
Списокъ нижнихъ чиновъ флота, погибшихъ во время военныхъ дѣйствій 43
Пенсіи изъ эмеритальной кассы 47

НЕОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

Защита Севастополя «съ воды» во время осады его союзными войсками въ 1854—55 годахъ. Капитанъ 2-го ранга **Парфеновъ** 1
Кое-что о воспитаніи личнаго состава къ бою. Лейтенантъ **А.** фонъ **Шульцъ** 25
О личномъ составѣ флота. Лейтенантъ **В. П. Зотовъ.** . 33
Подвижная база. Перевелъ **А. де-Л.** 59
Морское воздухоплаваніе во Франціи. Лейтенантъ **М. Н. Большевъ.** 79
Блокада портовъ при современныхъ условіяхъ. Перевелъ лейтенантъ **Г.** фонъ **Шульцъ** 91
Замѣтка о латуни и мѣдныхъ трубахъ. С. Кернъ. . . 111
О планиметрѣ-топорикѣ. Перевелъ **Г.** 113
О новомъ бронебойномъ снарядѣ. Штабсъ-капитанъ **Ивановъ** 121
О срокѣ службы паровыхъ котловъ и измѣненіи структуры металла ихъ. Инженеръ-механикъ **Дешевовъ.** 141
Хроника военно-морскихъ дѣйствій на Дальнемъ Востокѣ. В. Головачовъ 155

МОРСКАЯ ХРОНИКА.

Военное судостроеніе за границею и иностранные флоты: *Испытанія англійскаго эскадреннаго броненосца Swiftsure (1); спускъ англійскаго бронированнаго крейсера Argyll (2); спускъ англійскаго истребителя миноносцевъ Ribble (2); увеличеніе за послѣдніе годы стоимости, приходящейся на 1 т. судна (3); новое судостроеніе во французскомъ флотѣ (4); затянувшіяся испытанія французскихъ судовъ (5); французскій бронированный крейсеръ Jeanne d'Arc (5); спускъ французскаго бронированнаго крейсера Victor Hugo (6); испытанія французскихъ бронированныхъ крейсеровъ Gloire и Conde (7); упраздненіе морского воздухоплавательнаго парка въ Лагубранъ (7); предполагаемый составъ и распредѣленіе французской подвижной обороны въ 1905 г. (7); бюджетъ австро-венгерскаго флота на 1904 г. (9); спускъ австро-венгерскаго эскадреннаго броненосца Erzherzog Friedrich (15); бюджетъ итальянскаго флота на 1904—05 г. (17); спускъ голландскаго боевого судна Hertog Hendrik (23); спускъ мексиканской канонерской лодки Bravo (23); испытанія мексиканской канонерской лодки Vera Cruz (24).* **Несчастные случаи на судахъ:** *Гибель китайскаго палубнаго крейсера Hai-Tien (24).* **Артиллерія:** *Новыя французскія судовыя орудія (25).*

* * *

БИБЛІОГРАФІЯ.

Майдель, Э., баронъ. Физико-географическій очеркъ Китайскаго и Желтаго морей. Изданіе Главнаго Гидрографическаго Управленія. С.-Петербургъ. 1904. **Ю. Ш.** 1

Новыя книги. 3

Указатель статей морского и техническаго содержанія въ русскихъ и иностранныхъ повременныхъ изданіяхъ 11

ОБЪЯВЛЕНІЕ

ОБЪ ИЗДАНІИ ЖУРНАЛА

„МОРСКОЙ СБОРНИКЪ“

ВЪ 1904 ГОДУ.

Программа журнала «Морской Сборникъ» въ 1904 году остается прежняя.

Въ офиціальномъ отдѣлѣ будутъ помѣщаться всѣ постановленія и распоряженія правительства, относящіяся до личнаго состава, администраціи и судовъ флота, и всѣ офиціальныя свѣдѣнія, которыя будутъ признаны полезными для сообщенія.

Въ неофиціальномъ отдѣлѣ помѣщаются статьи, непосредственно относящіяся къ различнымъ спеціальностямъ морского дѣла, развивающія какъ теоретическую, такъ и практическую стороны морскихъ знаній.

Въ этомъ же отдѣлѣ, подъ рубрикой «морская хроника», помѣщаются современныя свѣдѣнія о всемъ, что дѣлается по морской части за границею.

«Морской Сборникъ» въ 1904 году будетъ выходить ежемѣсячно, книжками до 18—20 листовъ каждая.

Редакція «Морского Сборника» помѣщается въ зданіи Главнаго Адмиралтейства.

Подписка на полученіе «Морского Сборника» въ 1904 г. принимается въ слѣдующихъ мѣстахъ:—

Въ С.-Петербургѣ—въ редакціи журнала.

Въ Кронштадтѣ—въ конторѣ «Кронштадтскаго Вѣстника».

Въ Севастополѣ, Николаевѣ и Владивостокѣ—при конторахъ этихъ портовъ.

Стоимость годового изданія въ 1904 году.

	Безъ доставки и пересылки.	Съ доставкою въ Россіи.	пересылкою за границу.
Лицамъ Морского вѣдомства .	4 рубля.	5 рублей	6 р. 50 к.
Прочимъ подписчикамъ . . .	5 —	6 —	8 —
Каждая книжка отдѣльно . .	50 коп.	60 коп.	75 коп.

ЭКЗ. № 1

Отъ Морского Техническаго Комитета.

Въ виду распространяемыхъ въ обществѣ неправильныхъ объясненій гибели броненосца «Петропавловскъ» и намѣренно устанавливаемой связи между фактомъ этой гибели и господствующимъ, будто бы, въ нашемъ кораблестроеніи направленіемъ; а также въ виду поддержки, оказанной такимъ объясненіямъ и сопоставленіямъ, и выразившейся въ появленіи напечатанной въ журналѣ «Русское Судоходство» (№ 5 за сей годъ) статьи «Памяти С. О. Макарова», въ которой возводятся на наше кораблестроеніе обвиненія въ «рутинѣ, косности и неподвижности», — Морской Техническій Комитетъ, въ интересахъ правильной оцѣнки факта гибели броненосца «Петропавловскъ», объявляетъ нижеслѣдующее:

Вопросъ о непотопляемости корабля всегда представлялъ собою, и въ настоящее время болѣе, чѣмъ когда-либо, представляетъ самый жизненный вопросъ морского дѣла. Объясняется это тѣмъ, что актомъ потопленія корабля обращается въ ничто самое главное оружіе борьбы—самъ сражающійся человѣкъ, а съ нимъ и всѣ тѣ качества его духа—энергія, искусство и знаніе, которыя всегда были и всегда останутся главнымъ залогомъ побѣды. Въ борьбѣ на морѣ—въ отличіе отъ борьбы на сушѣ—такое исчезновеніе происходитъ въ ту именно минуту, когда побѣда почти уже обезпечена, или, что̀ еще болѣе ненормально — когда противники не вступили, а лишь готовятся вступить въ борьбу. Вотъ, почему заботѣ о непотопляемости корабля издавна посвящены настойчивыя изысканія кораблестроительной науки и лучшіе труды ея представителей, занимающихся какъ теоріей корабля, такъ и его строеніемъ, или его управленіемъ.

По вопросу о непотопляемости корабля работаютъ лучшіе представители морского дѣла во всѣхъ государствахъ, и достигнутые

въ этомъ направленіи успѣхи, обыкновенно, становятся общимъ достояніемъ. Наши корабельные инженеры и наши морскіе офицеры вносятъ въ это дѣло нисколько не менѣе, чѣмъ иностранцы, и о результатахъ, которыхъ мы успѣли достигнуть, могутъ свидѣтельствовать вѣскіе и неопровержимые факты.

Изъ числа такихъ фактовъ, хорошо извѣстныхъ въ компетентной морской средѣ, достаточно указать на провѣренную и доказанную боевымъ опытомъ степень непотопляемости, какую обнаружили новые броненосцы принятаго нами типа, въ своемъ сопротивленіи самому опасному врагу корабля—взрыву мины. Какъ извѣстно, два броненосца этого новаго типа—«Цесаревичъ» и «Ретвизанъ», подъ которыми взорваны были японскія мины, вопреки общераспространенному мнѣнію, что такой взрывъ неминуемо долженъ топить корабль, — не были потоплены, а благодаря своимъ конструктивнымъ особенностямъ, получили лишь такія поврежденія, которыя только временно вывели ихъ изъ строя и которыя, даже безъ ввода въ докъ, могли быть исправлены.

Конструктивными особенностями новѣйшихъ, нынѣ строящихся броненосцевъ нашихъ, благодаря той же настойчивой заботѣ объ ихъ непотопляемости и по идеѣ, на этотъ разъ принадлежащей исключительно нашимъ отечественнымъ морскимъ инженерамъ,— эти броненосцы еще болѣе предохранены отъ разрушительнаго дѣйствія миннаго взрыва.

Несмотря, однако, на достигнутые въ этомъ направленіи результаты, въ жизни и службѣ корабля, къ сожалѣнію, и по настоящее время могутъ имѣть мѣсто такіе случаи, когда размѣры причиняемыхъ кораблю поврежденій доходятъ до полнаго нарушенія его цѣлости, когда поврежденія принимаютъ характеръ разрушенія;— и въ такихъ случаяхъ ни наука, ни техника не даютъ средствъ предотвратить потопленіе разрушеннаго корабля. Въ мирной практикѣ подобные случаи возникаютъ, когда корабль разбивается о подводныя препятствія; въ войнѣ разрушеніе прежнихъ кораблей неминуемо слѣдовало за взрывомъ ихъ пороховыхъ погребовъ; въ настоящее же время, т. е. со введеніемъ въ употребленіе новыхъ пороховъ и сильно взрывчатыхъ веществъ, а также съ употребленіемъ снаряженныхъ этими веществами минъ и артиллерійскихъ снарядовъ, гибельныя разрушенія корабля могутъ происходить отъ взрывовъ, какъ артиллерійскихъ, такъ и минныхъ погребовъ, и производимыя такими взрывами разрушенія точно такъ же невозможно предотвратить никакою конструкціею корабля.

Какъ свидѣтельствуетъ офиціальное всеподданнѣйшее телеграфное донесеніе Намѣстника Его Императорскаго Величества на Дальнемъ Востокѣ, отъ 17-го минувшаго апрѣля, на броненосцѣ «Петропавловскъ» и имѣло мѣсто именно такое разрушеніе. По словамъ этого донесенія, «броненосецъ коснулся мины, поставленной непріятелемъ въ предѣлахъ обычнаго маневрированія нашего флота,—и послѣдствіемъ этого взрыва подъ носовыми минными аппаратами и погребами «Петропавловска», по мнѣнію комиссіи изъ спеціалистовъ, раздѣляемому Намѣстникомъ, были послѣдовательные взрывы отъ детонаціи пироксилина въ судовыхъ минахъ и 12-д. снарядахъ, воспламененіе и взрывъ пороховыхъ и патронныхъ погребовъ и взрывъ цилиндрическихъ котловъ».

Вотъ, какія причины произвели въ данномъ случаѣ разрушеніе корпуса броненосца «Петропавловскъ», и вотъ, какою совокупностью или всѣхъ этихъ причинъ, или нѣкоторыхъ изъ нихъ, обусловливались размѣры происшедшаго разрушенія. По характеру обстоятельствъ, при которыхъ произошло затѣмъ потопленіе корабля, а именно—по краткости промежутка времени, въ теченіе котораго онъ, послѣ нѣсколькихъ взрывовъ, могъ держаться на водѣ, а также по тому, какъ онъ погрузился въ воду, нужно предполагать, что разрушеніе той части корпуса, въ которой произошли взрывы, а именно въ носовой части броненосца,—было полное, и что тутъ вѣроятно произошло расчлененіе корпуса или его переломъ, послѣ котораго пловучесть корабля была уничтожена и никакія мѣры не могли удержать его на водѣ.

Изъ изложеннаго явствуетъ, что причинами гибели броненосца «Петропавловскъ» были такія явленія, которыя, при настоящемъ состояніи кораблестроительной науки, никакими кораблестроительными мѣрами предотвращены быть не могли; а поэтому, каково бы ни было направленіе нашего кораблестроенія, существованіе причинной связи между этимъ направленіемъ и гибелью броненосца «Петропавловскъ» представляется ни чѣмъ недоказаннымъ, а тенденція установить эту связь—совершенно неосновательной.

Изъ изложеннаго явствуетъ также, что въ одинаковой мѣрѣ неосновательно и, притомъ, несправедливо обвиненіе въ рутинѣ, косности и неподвижности, возводимое авторомъ статьи «Памяти С. О. Макарова» на русское военное судостроеніе; но корпусъ нашихъ морскихъ инженеровъ, въ спокойномъ сознаніи честно исполняемаго долга, можетъ оставить такія обвиненія безъ всякаго отвѣта.

ОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

ВЫСОЧАЙШІЙ РЕСКРИПТЪ,

данный на имя члена Александровскаго Комитета о Раненыхъ, вице-адмирала Гирса.

Федоръ Александровичъ. Сегодня, въ день исполнившагося пятидесятилѣтія службы вашей въ офицерскихъ чинахъ, МНѢ особенно пріятно привѣтствовать васъ и припомнить выдающуюся дѣятельность вашу въ строевомъ составѣ флота, гдѣ, командуя судами и отрядами судовъ, вы всегда отличались горячею преданностью долгу. Призвавъ васъ въ 1896 году къ занятію должности члена Александровскаго Комитета о Раненыхъ, Я былъ твердо увѣренъ, что участіе ваше въ этомъ святомъ дѣлѣ принесетъ надлежащую пользу и плоды вашихъ трудовъ вполнѣ оправдали МОИ ожиданія.

Надѣясь еще долгіе годы пользоваться вашею плодотворною службой и желая въ нынѣшній знаменательный для васъ день явить вамъ выраженіе МОЕГО благоволенія, жалую васъ кавалеромъ ИМПЕРАТОРСКАГО *ордена* НАШЕГО *Святаго Благовѣрнаго Великаго Князя Александра Невскаго,* знаки коего, при семъ препровождая, пребываю къ вамъ неизмѣнно благосклонный.

На подлинномъ Собственною ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА рукою подписано:

«НИКОЛАЙ».

Царское Село,
28-го апрѣля 1904 года.

ВЫСОЧАЙШІЕ ПРИКАЗЫ

ПО МОРСКОМУ ВѢДОМСТВУ.

О ЧИНАХЪ ВОЕННЫХЪ.

№ 538. С.-Петербургъ, 16-го апрѣля 1904 г.

Въ воздаяніе геройскаго подвига, совершеннаго чинами мореходной канонерской лодки «Кореецъ» въ бою при Чемульпо 27-го января сего года, совмѣстно съ крейсеромъ I ранга «Варягъ», противъ непріятеля, значительно превосходившаго ихъ силою и числомъ, ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ соизволилъ пожаловать *орд. Св. Великомученика и Побѣдоносца Георгія 4-й степ.*: старшему офицеру лодки, капитану 2-го ранга **Засухину**; лейтенантамъ: **Степанову 8-му** и **Левитскому**; мичманамъ: **Бойсману**, **Бутлерову** и **Бирилеву**; корпуса инженеръ-механиковъ флота младшему инженеръ-механику **Франку**, и младшему врачу, лѣкарю **Меркушеву**.

№ 539. Царское Село, 19-го апрѣля 1904 года.

НАЗНАЧАЮТСЯ: старшій флагманъ 2-й флотской дивизіи, вице-адмиралъ **Безобразовъ** — командующимъ 1-ю эскадрою флота Тихаго океана; исправляющій должность начальника Главнаго Морского Штаба, Свиты Его Величества контръ-адмиралъ **Рожественскій** — командующимъ 2-ю эскадрою флота Тихаго океана, съ оставленіемъ въ настоящей должности и въ Свитѣ Его Величества; капитаны 1-го ранга: командиръ 10-го флотскаго экипажа и крейсера I ранга «Герцогъ Эдинбургскій», **Цывинскій**—командиромъ крейсера I ранга «Генералъ-Адмиралъ», съ оставленіемъ командиромъ экипажа; командиръ крейсера I ранга «Олегъ», **Лебедевъ 1-й**—командиромъ крейсера I ранга «Дмитрій Донской»; командиръ крейсера I ранга «Генералъ-Адмиралъ», **Юнгъ**—командиромъ эскадреннаго броненосца «Орелъ», вмѣсто капитана 1-го ранга **Григорьева 1-го**, и командиръ крейсера I ранга «Дмитрій Донской», **Добротворскій**—командиромъ крейсера I ранга «Олегъ»; завѣдывающій учебною командою строевыхъ квартирмейстеровъ,

капитанъ 2-го ранга **Воеводскій 1-й**—командующимъ крейсеромъ I ранга «Герцогъ Эдинбургскій», съ оставленіемъ въ настоящей должности.

опредѣляются *въ службу*: состоящіе въ запасѣ флота: лейтенанты: графъ Алексѣй **Толстой**, Георгій **Мусоргскій**, Николай **Фильковичъ** и Дмитрій **Филипповъ**; мичманы: Матвѣй **Пустошкинъ**, Алексѣй **Тверитиновъ** и Владиміръ **Скворцовъ**; корпуса флотскихъ штурмановъ, штабсъ-капитанъ Николай **Судовиковъ**; прапорщики: по морской части: Викторъ **Старыхъ-Сѣдыхъ**; Иванъ **Макрушинъ**, Николай **Чирковъ**, Александръ **Синеоковъ**, Александръ **Дьяконовъ**, Павелъ **Леонтьевъ**, Никита **Ковалевъ**, Дмитрій **Пушкаревъ**, Карлъ **Левисъ** офъ **Менаръ** и Робертъ **Гильбихъ**; по механической части — Василій **Антипинъ** — всѣ девятнадцать съ 30-го марта сего года.

увольняется *отъ службы*: состоящій въ запасѣ флота лейтенантъ Петръ **Перелешинъ**, *по болѣзни*, капитаномъ 2-го ранга.

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, осмотрѣвъ, 8-го сего апрѣля, въ залахъ Зимняго Дворца, гидрографическія и картографическія работы, изволилъ остаться совершенно доволенъ ихъ исполненіемъ, за что изъявляетъ Монаршую благодарность — начальнику Главнаго Гидрографическаго Управленія, вице-адмиралу **Гильтебрандту**, бывшему начальнику того Управленія, члену Главнаго Военно-Морского Суда, генералъ-лейтенанту **Михайлову** и директору главнаго управленія лоцманскаго и маячнаго вѣдомства Финляндіи, генералъ-маіору по адмиралтейству **Шеману** и Высочайшее благоволеніе—всѣмъ штабъ- и оберъ-офицерамъ, производившимъ означенныя работы.

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, осмотрѣвъ, 16-го сего апрѣля, прибывшія въ С.-Петербургъ команды крейсера I ранга «Варягъ» и мореходной канонерской лодки «Кореецъ», изволилъ остаться совершенно доволенъ блестящимъ ихъ состояніемъ, здоровымъ и бодрымъ видомъ людей, за что изъявляетъ Монаршее благоволеніе флигель-адъютанту, капитану 1-го ранга **Рудневу 1-му** и всѣмъ штабъ- и оберъ-офицерамъ; нижнимъ же чинамъ ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО объявляетъ Царское спасибо за молодецкую службу.

исключаются *изъ списковъ*: *умершій*—капитанъ 2-го ранга **Корнильевъ** и *погибшій* подъ Портъ-Артуромъ—лейтенантъ **Пелль 3-й**.

№ 540. Царское Село, 26-го апрѣля 1904 года.

НАЗНАЧАЮТСЯ: вице-адмиралы: начальникъ Николаевской морской академіи и директоръ Морского кадетскаго корпуса **Чухнинъ**—главнымъ командиромъ Черноморскаго флота и портовъ Чернаго моря, и **Никоновъ**—старшимъ флагманомъ 2-й флотской дивизіи; контръ-адмиралы: Архангельскій губернаторъ, состоящій по флоту, **Римскій-Корсаковъ**—начальникомъ Николаевской Морской академіи и директоромъ Морского кадетскаго корпуса; баронъ **Штакельбергъ**—младшимъ флагманомъ 1-й флотской дивизіи, и младшій флагманъ 1-й флотской дивизіи, **Загорянскій-Киселъ**—командиромъ Николаевскаго порта и градоначальникомъ города Николаева, вмѣсто контръ-адмирала **Энквиста**.

ПЕРЕВОДИТСЯ: младшій офицеръ Охтенской мѣстной пѣхотной команды, подпоручикъ **Ядыгинъ**—въ Морское вѣдомство, съ зачисленіемъ по адмиралтейству.

ОПРЕДѢЛЯЮТСЯ *въ службу*: состоящіе въ запасѣ флота: лейтенантъ Сергѣй **Нахимовъ**, съ 30-го марта сего года, и прапорщикъ по морской части Мартинъ-Рейнгольдъ **Бернгардъ**, съ 16-го сего апрѣля.

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ объявляетъ Главному командиру Черноморскаго флота и портовъ Чернаго моря, вице-адмиралу **Чухнину** Высочайшую благодарность за его высокополезную дѣятельность по должности начальника Николаевской Морской академіи и директора Морского кадетскаго корпуса.

№ 541. Царское Село, 2-го мая 1904 года.

Флигель-адъютантъ, гвардейскаго экипажа капитанъ 2-го ранга, Его Императорское Высочество Великій Князь Кириллъ Владиміровичъ *увольняется въ отпускъ*, за границу, *для лѣченія болѣзни*.

ПРОИЗВОДЯТСЯ, *по экзамену*: прапорщики по морской части: состоящій въ запасѣ флота, Евгеній **Трутовскій**—въ поручики, съ опредѣленіемъ, съ 30-го марта сего года, *въ службу*; Илья **Хаджи-Паніотовъ**, Артемій **Понтиковъ** и Григорій **Шинкаренко** (онъ же **Павловъ**)—въ подпоручики.

ПЕРЕВОДЯТСЯ: 30-го Восточно-Сибирскаго стрѣлковаго полка штабсъ-капитанъ Андрей **Колосовъ**, и 101-го пѣхотнаго Перм-

скаго полка поручикъ Петръ **Цявловскій** — оба въ Морское вѣдомство, съ зачисленіемъ по адмиралтейству.

опредѣляются *въ службу*: отставной лейтенантъ Александръ **Бейерманъ**; состоящіе въ запасѣ флота: лейтенанты: Иванъ **Вонлярлярскій**, Маркъ **Георгіевскій**, баронъ Юлій **Шиллингъ**, Константинъ **Петровъ**, Петръ **Шмидтъ**, Алексѣй **Антоновъ**, Николай **Бурнашевъ**, Сергѣй **Головачевъ**, Дмитрій **Вердеревскій** и Владиміръ **Лесли**; мичманы: Александръ **Федоровъ**, Петръ **Викторъ-Верченко**, Петръ **Значко-Яворскій** и князь Александръ **Чавчавадзе**; корпуса флотскихъ штурмановъ штабсъ-капитанъ Василій **Лукинъ**; подпоручики запаса флота: Ананій **Малина**, Пантелеймонъ **Бойченковъ** и Семенъ **Новикъ**; прапорщики запаса флота: по морской части: Григорій **Щегловъ**, Иванъ **Болдыревъ**, Михаилъ **Петровъ**, Иванъ **Жеваховъ**, Алексѣй **Савельевъ**, Иванъ **Костюковъ**, Андрей **Чибизовъ**, Александръ **Полухинъ**, Никита **Киселевъ**, Левъ **Ведерниковъ**, Сергѣй **Титовъ**, Василій **Поповъ**, Евгеній **Носуленко**, Никита **Чернышковъ**, Михаилъ **Сидоренко**, Алексѣй **Никуличевъ**, Павелъ **Рѣзниковъ**, Александръ **Епифановъ**, Эммануилъ **Зоричъ**, Михаилъ **Сѣкиринскій**, Александръ **Оловенниковъ**, Николай **Свириденко**, Алексѣй **Балевичъ-Яворскій**, Дмитрій **Якубовскій**, Анатолій **Богдановъ-Арсеньевъ**, Андрей **Трегубовъ**, Викторъ **Коперницкій**, Павелъ **Карлашевъ**, Василій **Потемкинъ**, Михаилъ **Михайлопуло**, Николай **Яковлевъ**, Владиміръ **Куницкій**, Андріанъ **Домрачеевъ**, Евгеній **Вольбергъ**, Петръ **Багловъ**, Сергѣй **Яворовскій**, Дмитрій **Карповъ**, Альбертъ-Ѳома **Туржанскій**, Яковъ **Верба**, Сергѣй **Чернышевъ**, Николай **Ястребцовъ**, Илья **Казачекъ**, Александръ **Ремезовъ**, Николай **Фумели**, Евгеній **Мстиславскій**, Иванъ **Сандаковъ**, Антоній **Зоричъ**, Владиміръ **Потаповъ**, Георгій **Бютнеръ**, Василій **Красношапка**, Константинъ **Чарноцкій** и Альфредъ **Катерфельдъ**, и по механической части — Михаилъ **Братусъ** — послѣдніе семьдесятъ одинъ съ 30-го марта сего года.

умершіе *исключаются изъ списковъ*: лейтенантъ **Мессеръ 1-й** и старшій помощникъ капитана надъ Севастопольскамъ портомъ, полковникъ по адмиралтейству **Уклонскій**.

№ 542. Орелъ, 6-го мая 1904 года.

производятся, *по линіи*, въ лейтенанты: мичманы: **Юрковскій 3-й**, со старшинствомъ въ сравненіе съ сверстниками, съ

28-го марта сего года; гвардейскаго экипажа — **Демидовъ**, съ оставленіемъ въ томъ же экипажѣ; фонъ **Беренсъ 3-й, Миштовтъ, Врачекъ 1-й, Салтановъ 2-й. Черкасовъ 4-й**, фонъ **Нидермиллеръ 3-й, Сташевскій, Мандражи**, баронъ **Штакельбергъ 2-й, Гельмерсенъ, Павлиновъ 3-й**, баронъ **Врангель 3-й, Королевъ 2-й, Кашерининовъ**; гвардейскаго экипажа — **Волковъ 4-й**, съ оставленіемъ въ томъ же экипажѣ; **Григорьевъ 5-й, Рудневъ 3-й, Будзко, Сипайло, Пчельниковъ, Вилькенъ 2-й**, фонъ **Стихтъ**; баронъ фонъ **Драхенфельсъ, Вырубовъ 2-й, Яковлевъ 6-й, Винкъ, Небольсинъ 4-й, Азаровъ, Якубовскій, Заринъ, Тыртовъ 2-й, Тьедеръ** и **Никифораки**.

Лейтенанту **Коломейцову** отдается старшинство въ настоящемъ чинѣ въ сравненіе съ сверстниками, съ 13-го декабря 1893 года.

№ 543. Царское Село, 10-го мая 1904 года.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: въ генералъ-маіоры: корпуса флотскихъ штурмановъ полковникъ **Семеновъ**, *съ увольненіемъ, по болѣзни, отъ службы*, съ мундиромъ и пенсіею по положенію; *по экзамену*: въ поручики запаса флота: капитанъ 1-го разряда Дмитрій **Котельниковъ**, *съ опредѣленіемъ въ службу*.

НАЗНАЧАЮТСЯ: капитаны 1-го ранга: флигель-адъютантъ, **Рудневъ 1-й**—командиромъ эскадреннаго броненосца «Андрей Первозванный» и 14-го флотскаго экипажа, и **Григорьевъ 1-й**—командиромъ 19-го флотскаго экипажа; капитаны 2-го ранга: **Ержиковичъ**—командиромъ броненосца береговой обороны «Чародѣйка», вмѣсто капитана 2-го ранга **Ергомышева**, и **Бѣляевъ 2-й**—командиромъ крейсера II ранга «Крейсеръ», вмѣсто капитана 2-го ранга фонъ **Витте**, отчисляемаго на основаніи ст. 137, кн. VIII Св. М. П., изд. 1898 года.

ОТЧИСЛЯЕТСЯ: начальникъ учебно-артиллерійскаго отряда Балтійскаго флота, контръ-адмиралъ фонъ **Фелькерзамъ** — отъ настоящей должности.

ОПРЕДѢЛЯЮТСЯ *въ службу*: состоящіе въ запасѣ флота: лейтенанты: Александръ **Струмилло**, съ 30-го марта сего года, Михаилъ **Верховскій**, Борисъ **Д'Асторъ**, Николай **Гарновскій**—всѣ три—съ 30-го апрѣля сего года, и Павелъ **Значко-Яворскій**, съ 4-го сего мая; прапорщики запаса флота по морской части: съ 30-го марта сего года: Андрей **Кулагинъ**, Александръ **Ефре-**

мовъ, Алексѣй **Михиревъ**, Владиміръ **Лосевъ**, Леонидъ **Поляковъ**, Дмитрій **Гуляевъ**, Михаилъ **Герасимовъ**, Михаилъ **Петровъ** (онъ же **Фединъ**), Георгій **Добровольскій**, Александръ **Скрыгинъ**, и Георгій **Лосевъ**; съ 22-го апрѣля сего года: Александръ **Татаренковъ**; съ 3-го сего мая: Иванъ **Ирушкинъ** и Петръ **Захаровъ**.

УМЕРШІЙ *исключается изъ списковъ*: мичманъ Константинъ **Виноградскій**.

О ЧИНАХЪ ГРАЖДАНСКИХЪ.

№ 496. Царское Село, 19-го апрѣля 1904 года.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: въ коллежскіе асессоры: комиссаръ 19-го флотскаго экипажа, титулярный совѣтникъ **Мартемьяновъ**, *за отличіе по службѣ*; въ коллежскіе регистраторы: конторщикъ Кронштадтской портовой конторы **Виноградовъ**, и содержатель склада пироксилиновыхъ снарядовъ Кронштадтскаго порта **Ивановъ** — оба *за выслугу лѣтъ*, со старшинствомъ съ 23-го марта сего года.

ПЕРЕВОДИТСЯ: канцелярскій служитель Одесской контрольной палаты Стефанъ **Суковаченко**.

ОПРЕДѢЛЯЮТСЯ *въ службу*: состоящіе въ запасѣ флота: корпуса инженеръ-механиковъ флота младшій инженеръ-механикъ Николай **Марковъ**, и корпуса корабельныхъ инженеровъ старшій помощникъ судостроителя Альфредъ **Борманъ**—оба съ 30-го марта сего года.

УВОЛЬНЯЕТСЯ *отъ службы*: состоящій въ запасѣ флота, корпуса инженеръ-механиковъ флота младшій инженеръ-механикъ Валентинъ **Свѣшниковъ**, *по болѣзни*, съ награжденіемъ чиномъ титулярнаго совѣтника.

ИСКЛЮЧАЕТСЯ *изъ списковъ*: *убитый* во время боя 14-го марта сего года, корпуса инженеръ-механиковъ флота старшій инженеръ-механикъ **Звѣревъ**.

№ 497. Царское Село, 26-го апрѣля 1904 года.

ПРОИЗВОДЯТСЯ, *за выслугу лѣтъ*, со старшинствомъ: въ коллежскіе совѣтники: надворные совѣтники, старшіе врачи флотскихъ экипажей: 3-го—**Метцнеръ**, 20-го—**Бернардъ**, 2-го—**Агафоновъ** и

17-го—**Васильевъ**—всѣ четыре съ 1-го сего апрѣля; въ коллежскіе асессоры: бухгалтеръ управленія Свеаборгскаго порта, титулярный совѣтникъ **Папковъ**, съ 23-го іюля 1903 года; въ титулярные совѣтники: старшій производитель работъ чертежной Морского Техническаго Комитета, коллежскій секретарь **Вэлковскій**, съ 16-го іюня 1903 года; въ губернскіе секретари: исправляющій должность мастера минной мастерской Кронштадтскаго порта, коллежскій регистраторъ **Гальцовъ**, съ 3-го февраля 1903 года.

ПЕРЕВОДИТСЯ: помощникъ бухгалтера Казанской казенной палаты, коллежскій секретарь Степанъ **Савицкій**—въ Морское вѣдомство.

УМЕРШІЙ *исключается изъ списковъ*: старшій врачъ 32-го флотскаго экипажа, коллежскій совѣтникъ **Гривцовъ**.

№ 498. Царское Село, 2-го мая 1904 года.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: въ тайные совѣтники: главный докторъ Севастопольскаго морского госпиталя, дѣйствительный статскій совѣтникъ **Тимофѣевскій**, *съ увольненіемъ*, на основаніи ст. 386, кн. VIII Св. М. П., изд. 1898 г., *отъ службы*, съ мундиромъ; *за выслугу лѣтъ*, со старшинствомъ: въ коллежскіе совѣтники: секретарь при прокурорѣ Кронштадтскаго военно-морского суда, надворный совѣтникъ **Полушкинъ**, съ 22-го марта сего года; въ коллежскіе асессоры: содержатель экипажескихъ и такелажныхъ магазиновъ С.-Петербургскаго порта, титулярный совѣтникъ **Давыдовъ**, съ 19-го апрѣля сего года; въ титулярные совѣтники: помощникъ секретаря временного военно-морского суда Владивостокскаго порта, коллежскій секретарь **Ильинскій**, съ 7-го декабря 1903 года; въ коллежскіе регистраторы: смотритель Владивостокскаго морского госпиталя **Логиновскій**, съ 27-го февраля сего года.

НАЗНАЧАЮТСЯ: дѣйствительные статскіе совѣтники: главный докторъ Николаевского морского госпиталя и медицинскій инспекторъ Николаевскаго порта, **Киберъ**—главнымъ докторомъ Севастопольскаго морского госпиталя; флагманскій докторъ Черноморскаго флота, **Морачевскій**—главнымъ докторомъ Николаевскаго морского госпиталя и медицинскимъ инспекторомъ Николаевскаго порта, и флагманскій врачъ VII класса учебнаго отряда Черноморскаго флота, статскій совѣтникъ **Костко**—флагманскимъ докторомъ того флота.

ОПРЕДѢЛЯЮТСЯ *въ службу*: коллежскій регистраторъ Владиміръ **Виниченко**; отставной служитель придворнаго вѣдомства Федоръ **Борисовъ**; состоящіе въ запасѣ флота: корпуса корабельныхъ инженеровъ старшіе помощники судостроителей: Гавріилъ **Александровъ**, Григорій **Бѣлянкинъ** и Владиміръ **Алымовъ**; корпуса инженеръ-механиковъ флота: помощники старшихъ инженеръ-механиковъ: Викторъ **Володзько**, Александръ **Медвѣдевъ** и Арсеній **Абрамовъ**; младшій инженеръ-механикъ Петръ **Щигровскій**—послѣдніе семь—съ 30-го марта сего года.

УВОЛЬНЯЕТСЯ *отъ службы*: содержатель двора доковаго адмиралтейства Кронштадтскаго порта, коллежскій секретарь **Петровъ**, *по домашнимъ обстоятельствамъ*.

УМЕРШІЙ *исключается изъ списковъ*: старшій врачъ 12-го флотскаго Ея Величества Королевы Эллиновъ экипажа, коллежскій совѣтникъ **Рымкевичъ**.

№ 499. Орелъ, 6-го мая 1904 года.

ЗАЧИСЛЯЮТСЯ въ младшіе помощники судостроителей: старшіе воспитанники кораблестроительнаго отдѣла Морского инженернаго училища Императора Николая I: Владиміръ **Костенко**, Иванъ **Бобровъ**, унтеръ-офицеръ Францъ **Дмоховскій**, Викторъ **Соколовъ**, Владиміръ **Кутейниковъ**, Евгеній **Гренъ** и Николай **Сергѣевъ**—всѣ семь съ назначеніемъ въ корпусъ корабельныхъ инженеровъ.

№ 500. Царское Село, 10-го мая 1904 года.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: *за отличіе по службѣ*, въ коллежскіе асессоры: титулярные совѣтники, комиссары флотскихъ экипажей: 14-го — **Павловъ**, и 18-го—**Ивановъ**; *за выслугу лѣтъ*, со старшинствомъ: въ коллежскіе совѣтники: надворные совѣтники: исправляющій должность помощника главнаго артиллериста Севастопольскаго порта и завѣдывающаго лабораторіею и артиллерійскими складами въ Сухарной балкѣ — **Ивановъ**, съ 2-го марта сего года, и младшій дѣлопроизводитель VII класса Главнаго Управленія Кораблестроенія и Снабженій—**Стратановичъ**, съ 3-го сего мая; въ надворные совѣтники: коллежскіе асессоры: младшій дѣлопроизводитель VII класса Севастопольской портовой крнторы — **Ковалевскій**, съ 17-го апрѣля сего года, и младшій врачъ Ревельскаго флотскаго

полуэкипажа—**Гармсъ**, съ 24-го апрѣля сего года; въ титулярные совѣтники: коллежскіе секретари: исправляющій должность мастера слесарной и сборочной мастерской Кронштадтскаго пароходнаго завода—**Цимбиди**, съ 1-го января сего года, и содержатель экипажескихъ и такелажныхъ магазиновъ Севастопольскаго порта — **Кицинскій**, съ 11-го марта сего года; въ губернскіе секретари: коллежскіе регистраторы: содержатель мастерскихъ порта Артуръ—**Воротниковъ**, съ 29-го марта сего года; помощникъ бухгалтера Ревельской портовой конторы—**Нидасъ**, съ 21-го апрѣля сего года, и содержатель казеннаго имущества Ревельскаго порта — **Леденцовъ**, съ 23-го апрѣля сего года; въ коллежскіе регистраторы: содержатель склада минеральнаго топлива въ южной бухтѣ Севастопольскаго порта **Кузинъ**, съ 28-го октября 1901 года.

УТВЕРЖДАЮТСЯ: лѣкари, младшіе врачи флотскихъ экипажей: 9-го—**Кистяковскій** и 8-го—**Пановъ**, въ чинѣ титулярнаго совѣтника, съ производствомъ, *за выслугу лѣтъ*, въ коллежскіе асессоры, со старшинствомъ: первый съ 18-го апрѣля 1903 года, а послѣдній съ 1-го мая того же года.

ОПРЕДѢЛЯЕТСЯ *въ службу*: состоящій въ запасѣ флота корпуса инженеръ-механиковъ флота помощникъ старшаго инженеръ-механика Николай **Знаменскій**, съ 4-го сего мая.

ВЫСОЧАЙШІЯ НАГРАДЫ,

Всемилостивѣйше пожалованы.

Въ 26-й день апрѣля 1904 года.

Штатному преподавателю Морского кадетскаго корпуса, статскому совѣтнику **Дю-Лу**—*орд. Св. Анны 2-й степ.*

Въ 28-й день апрѣля 1904 года.

Предсѣдателю правленія Обуховскаго сталелитейнаго завода, состоящему по флоту вице-адмиралу фонъ **Шанцу** и почетному опекуну С.-Петербургскаго присутствія опекунскаго совѣта учрежде-

ній Императрицы Маріи, генералъ-лейтенанту по адмиралтейству **Зыбину,** по случаю исполнившагося 50-лѣтія службы въ офицерскихъ чинахъ—*орд. Бѣлаго Орла.*

Въ 10-й день мая 1904 года.

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ Всемилостивѣйше соизволилъ утвердить назначенныя Намѣстникомъ Его Императорскаго Величества на Дальнемъ Востокѣ и объявленныя въ приказахъ его: отъ 14-го марта 1904 г. за № 253, 15-го марта за № 254, 17-го марта за №№ 261 и 267 и 27-го марта за №№ 292 и 293 награды:

За проявленное особое мужество, воинскую доблесть и въ воздаяніе отличной храбрости во время отраженія внезапной минной атаки на эскадру Тихаго океана 26-го и въ бою 27-го января съ японскимъ флотомъ:

Штаба начальника эскадры Тихаго океана: флагъ-капитану, капитану 1-го ранга Андрею **Эбергардту** — *золотую саблю съ надписью «за храбрость»*; флагманскому артиллеристу, капитану 2-го ранга Андрею **Мякишеву** и старшему флагъ-офицеру, лейтенанту Николаю **Азарьеву 1-му**—*орд. Св. Владиміра 4-й степ. съ мечами и бантомъ*; флагъ-офицерамъ, мичманамъ: Владиміру **Щмидту**, Павлу **Бурачку** и Василію **Яковлеву**—*орд. Св. Анны 4-й степ. съ надписью «за храбрость»*; штаба младшаго флагмана эскадры: флагъ-офицеру, лейтенанту Алексѣю **Стеценко 3-му**—*орд. Св. Станислава 3-й степ. съ мечами и бантомъ*; прикомандированнымъ къ морскому штабу Намѣстника: лейтенанту Георгію **Дукельскому**—*орд. Св. Станислава 3-й степ. съ мечами и бантомъ*; лейтенанту Богдану **Кнорринту 2-му** — *орд. Св. Анны 4-й степ. съ надписью «за храбрость»*; эскадреннаго броненосца «Петропавловскъ»: старшему офицеру, капитану 2-го ранга Федору **Римскому-Корсакову 2-му**—*орд. Св. Анны 2-й степ. съ мечами*; старшему артиллерійскому офицеру, лейтенанту Любиму **Кнорринту 1-му** — *орд. Св. Анны 3-й степ. съ мечами и бантомъ*; старшему штурманскому офицеру, лейтенанту Льву **Сахновскому**—*орд. Св. Станислава 3-й степ. съ мечами и бантомъ*; старшему судовому механику, помощнику старшаго инженеръ-механика Антону **Перковскому 2-му** — *орд. Св. Анны 3-й степ. съ мечами и бантомъ*; эскадреннаго бро-

неносца «Ретвизанъ»: старшему минному офицеру, лейтенанту Ивану **Скороходову**, и старшему судовому механику, старшему инженеръ-механику Иліодору **Вишневскому**—*орд. Св. Станислава 2-й степ. съ мечами*; младшимъ инженеръ-механикамъ: трюмному—Николаю **Курачкину**—*орд. Св. Станислава 3-й степ. съ мечами и бантомъ*, минному—Роману **Брилевскому** и младшему судовому—Владиміру **Гадолину** — *орд. Св. Анны 4-й степ. съ надписью «за храбрость»*; эскадреннаго броненосца «Цесаревичъ»: старшему офицеру, капитану 2-го ранга Дмитрію **Шумову 3-му**—*орд. Св. Станислава 2-й степ. съ мечами*; мичману Кириллу **Гильтебрандту**—*орд. Св. Анны 4-й степ. съ надписью «за храбрость»*; старшему судовому механику, помощнику старшаго инженеръ-механика Николаю **Афанасьеву**—*орд. Св. Анны 3-й степ. съ мечами и бантомъ*; трюмному механику, младшему инженеръ-механику Александру **Федорову**—*орд. Св. Станислава 3-й степ. съ мечами и бантомъ*; эскадреннаго броненосца «Побѣда»: старшему артиллерійскому офицеру, лейтенанту Владиміру **Любинскому** — *орд. Св. Анны 3-й степ. съ мечами и бантомъ*; ревизору, мичману Михаилу **Измайлову**—*орд. Св. Анны 4-й степ. съ надписью «за храбрость»*; старшему судовому механику, старшему инженеръ-механику Ивану **Петрову 5-му** — *орд. Св. Станислава 2-й степ. съ мечами*; эскадреннаго броненосца «Пересвѣтъ»: старшему офицеру, капитану 2-го ранга Константину **Дефабру 1-му**—*орд. Св. Станислава 2-й степ. съ мечами*; старшему артиллерійскому офицеру, лейтенанту Михаилу **Римскому-Корсакову 3-му**—*орд. Св. Анны 3-й степ. съ мечами и бантомъ*; младшему артиллерійскому офицеру, мичману Николаю **Винку** — *орд. Св. Анны 4-й степ. съ надписью «за храбрость»*; старшему судовому механику, старшему инженеръ-механику Василію **Эйсмонту**—*орд. Св. Станислава 2-й степ. съ мечами*; эскадреннаго броненосца «Севастополь»: старшему артиллерійскому офицеру, лейтенанту Василію **Черкасову 3-му** — *орд. Св. Анны 3-й степ. съ мечами и бантомъ*; вахтенному начальнику, мичману Василію **Петрову 11-му**—*орд. Св. Станислава 3-й степ. съ мечами и бантомъ*; старшему судовому механику, старшему инженеръ-механику Владиміру **Зражевскому**—*орд. Св. Станислава 2-й степ. съ мечами*; эскадреннаго броненосца «Полтава»: старшему минному офицеру, лейтенанту Борису **Страховскому** — *орд. Св. Анны 3-й степ. съ мечами и бантомъ*; старшему артиллерійскому офицеру, лейтенанту Александру **Рыкову** — *орд. Св. Станислава 3-й степ. съ мечами и бантомъ*; старшему судовому механику, старшему

инженеръ-механику Петру **Меньшову** — *орд. Св. Станислава 2-й степ. съ мечами*; крейсера I ранга «Паллада»: минному офицеру, лейтенанту Александру **Бровцыну**—*орд. Св. Станислава 2-й степ. съ мечами*; старшему артиллерійскому офицеру, лейтенанту Сергѣю **Шереметеву** — *орд. Св. Анны 4-й степ. съ надписью «за храбрость»*; трюмному механику, младшему инженеръ-механику Николаю **Каменскому**, и младшему врачу, лѣкарю Василію **Гранатову**—*орд. Св. Станислава 3-й степ. съ мечами*; крейсера I ранга «Баянъ»: командиру, капитану 1-го ранга Роберту **Вирену** — *золотую саблю съ надписью «за храбрость»*; старшему офицеру, лейтенанту Константину **Ратькову 1-му**, и вахтенному начальнику, лейтенанту Андрею **Попову 2-му**—*орд. Св. Станислава 2-й степ. съ мечами*; старшему артиллерійскому офицеру, лейтенанту Виктору **де-Ливрону 2-му**—*орд. Св. Владиміра 4-й степ. съ мечами и бантомъ*; старшему судовому механику, старшему инженеръ-механику Михаилу **Галль**—*орд. Св. Станислава 2-й степ. съ мечами*; крейсера I ранга «Аскольдъ»: старшему офицеру, капитану 2-го ранга Льву **Теше**—*орд. Св. Владиміра 4-й степ. съ мечами и бантомъ*; старшему штурманскому офицеру, лейтенанту Анатолію **Екимову 2-му**—*орд. Св. Станислава 3-й степ. съ мечами и бантомъ*; старшему судовому механику, помощнику старшаго инженеръ-механика Іосифу **Поклевскому-Козеллъ**—*орд. Св. Станислава 2-й степ. съ мечами*; крейсера I ранга «Діана»: старшему артиллерійскому офицеру, лейтенанту Леониду **Иванову 15-му** — *орд. Св. Станислава 3-й степ. съ мечами и бантомъ*; старшему штурманскому офицеру, лейтенанту Петру **Палецкому**—*орд. Св. Анны 3-й степ. съ мечами и бантомъ*; крейсера II ранга «Новикъ»: командиру, капитану 2-го ранга Николаю фонъ **Эссену** — *золотую саблю съ надписью «за храбрость»*; старшему офицеру, лейтенанту Андрею **Лазареву**—*орд. Св. Владиміра 4-й степ. съ мечами и бантомъ*; минному офицеру, лейтенанту Казиміру **Поремб скому**, и старшему судовому механику, младшему инженеръ-механику Александру **Пото**—*орд. Св. Анны 3-й степ. съ мечами и бантомъ*; транспорта «Ангара»: старшему офицеру, лейтенанту Аполлону **Дмитріеву 2-му**—*орд. Св. Станислава 2-й степ. съ мечами*; вахтенному офицеру, мичману Григорію **Оленеву** — *орд. Св. Анны 4-й степ. съ надписью «за храбрость»*; артиллерійскому офицеру, корпуса морской артиллеріи подполковнику Брунону **Заіончковскому** — *орд. Св. Владиміра 4-й степ. съ мечами и бантомъ.*

За устьинное отраженіе непріятельскихъ миноносцевъ и потопленіе пароходовъ-брандеровъ, въ ночь на 11-е февраля сего года, имѣвшихъ цѣлью взорвать броненосецъ «Ретвизанъ» и заградить проходъ на внутренній рейдъ порта Артуръ:

Эскадреннаго броненосца «Ретвизанъ»: старшему штурманскому офицеру, лейтенанту Александру **Павлинову 2-му**—*орд. Св. Анны 3-й степ. съ мечами и бантомъ*; старшему минному офицеру, лейтенанту Александру **Развозову** — *орд. Св. Владиміра 4-й степ. съ мечами и бантомъ*; вахтеннымъ начальникамъ, мичманамъ: Николаю **Саблину**—*орд. Св. Анны 4-й степ. съ надписью «за храбрость»*; Владиміру **Гурячкову**—*орд. Св. Анны 3-й степ. съ мечами и бантомъ*; находившимся на сторожевыхъ катерахъ, мичманамъ: Владиміру **Беклемишеву**, Владиміру **Леонтьеву**, Льву **Зельгейму** и Георгію **Пилсудскому**— *орд. Св. Анны 4-й степ. съ надписью «за храбрость»*.

За особую храбрость и мужество, засвидѣтельствованныя командующимъ флотомъ, при нападеніи и ночномъ боѣ отряда миноносцевъ: «Властный», «Внимательный», «Выносливый» и «Безстрашный», подъ начальствомъ капитана 1-го ранга **Матусевича**, на превосходящій силой японскій отрядъ миноносцевъ—26-го февраля *и за дѣло* эскадреннаго миноносца «Рѣшительный» — 25-го февраля, съ японскими крейсерами:

Миноносца «Выносливый»: командиру, лейтенанту Павлу **Рихтеру 1-му**—*орд. Св. Владиміра 4-й степ. съ мечами и бантомъ*; миноносца «Рѣшительный»: старшему судовому механику, младшему инженеръ-механику Павлу **Кислякову**—*орд. Св. Владиміра 4-й степ. съ мечами и бантомъ*.

За отраженіе минной атаки 26-го января *и за бой* 27-го января:

Крейсера I ранга «Аскольдъ»: командиру, капитану 1-го ранга Константину **Грамматчикову**—*мечи къ ордену Св. Анны 2-й степ.*

По засвидѣтельствованію командующаго флотомъ, *за храбрость и мужество*, выказанныя при нападеніи и ночномъ боѣ отряда миноносцевъ, подъ начальствомъ капитана 1-го ранга **Матусевича**, на превосходящій силой японскій отрядъ миноносцевъ—26-го февраля:

Миноносца «Властный»: командиру, лейтенанту Виктору **Карцову**—*орд. Св. Владиміра 4-й степ. съ мечами и бантомъ*; мино-

носца «Выносливый»: старшему судовому механику, помощнику старшаго инженеръ-механика Петру **Блинову**, и мичману Алексѣю **Заеву**—*орд. Св. Владиміра 4-й степ. съ мечами и бантомъ.*

За успѣшное отраженіе непріятельскихъ миноносцевъ и потопленіе пароходовъ-брандеровъ, въ ночь на 11-е февраля сего года, имѣвшихъ цѣль взорвать броненосецъ «Ретвизанъ» и заградить проходъ на внутренній рейдъ порта Артуръ:

Эскадреннаго броненосца «Ретвизанъ»: старшему артиллерійскому офицеру, лейтенанту Казиміру **Кѣтлинскому**—*золотую саблю съ надписью «за храбрость»*.

ПОЖАЛОВАНІЕ ИНОСТРАННЫХЪ ОРДЕНОВЪ.

Государь Императоръ Всемилостивѣйше разрѣшить соизволилъ нижепоименованнымъ чинамъ принять и носить пожалованные имъ иностранные ордена:

Въ 10-й день мая 1904 года.

Греческіе—Спасителя:

Младшему флагману, контръ-адмиралу **Моласу**—*орд. 2-й степ.*; капитану 2-го ранга **Хомутову**—*орд. командорскаго креста.*

Французскіе—Черной Звѣзды:

Командиру парохода «Нева», капитану 2-го ранга **Керну**—*орд. офицерскаго креста*; мичману князю **Церетели** — *орд. кавалерскаго креста.*

Бухарскій:

Капитану по адмиралтейству **Рябову**—*орд. Золотой Звѣзды 3-й степ.*

ПРИКАЗЫ

ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА ГЕНЕРАЛЪ-АДМИРАЛА.

ПО МОРСКОМУ ВѢДОМСТВУ.

№ 73. 10-го апрѣля 1904 года.

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, въ 15-й день марта сего года, Высочайше повелѣть соизволилъ: установить для катера Севастопольскаго градоначальника особый флагъ согласно прилагаемаго рисунка.

№ 77. 12-го апрѣля 1904 года.

НАЗНАЧАЮТСЯ: въ штабъ командующаго флотомъ въ Тихомъ океанѣ: гвардейскаго экипажа капитанъ 2-го ранга **Стеценко 1-й**—флагъ-капитаномъ; старшій офицеръ учебнаго судна «Березань», штатный преподаватель Николаевской морской академіи, капитанъ 2-го ранга **Кладо** — начальникомъ военно-морского отдѣла, съ оставленіемъ въ должности преподавателя; генеральнаго штаба полковникъ князь **Вадбольскій** — начальникомъ военнаго отдѣла; старшій офицеръ эскадреннаго броненосца «Слава», капитанъ 2-го ранга **Керберъ** — флагманскимъ интендантомъ; лейтенанты: **Данильченко** — флагманскимъ миннымъ офицеромъ; командиръ миноносца «№ 222», **Веселаго 1-й**—флагманскимъ штурманскимъ офицеромъ; **Веселкинъ** — старшимъ флагъ-офицеромъ; **Смирновъ 4-й**, **Воскресенскій** и гвардейскаго экипажа **Левшинъ**, и мичманъ **Шишко**—флагъ-офицерами.

№ 78. 17-го апрѣля 1904 года.

Приказомъ по Военному вѣдомству отъ 26-го февраля 1904 года за № 85, объявлено, что ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, въ 24-й день февраля сего года, Высочайше повелѣть соизволилъ: измѣнить соотвѣтствующую статью правилъ о формѣ одежды для генераловъ, штабъ- и оберъ-офицеровъ о траурѣ въ военное время, т. е., взамѣнъ существовавшей до сего времени редакціи статьи: «Въ военное время трауръ ни въ какомъ случаѣ не полагается», ввести нижеслѣдующую редакцію этой статьи: «Въ военное время всѣмъ

На подлинномъ написано:

Высочайше *утверждено*

15 Марта 1904 года.

Подписалъ: Генералъ-Адмиралъ АЛЕКСѢЙ.

Къ приказу по Морскому вѣд. отъ 10 Апр. 1904 г. за № 73.

РИСУНОКЪ ФЛАГА

для катера Севастопольскаго Градоначальника.

чинамъ, находящимся въ районѣ военныхъ дѣйствій, а также всѣмъ войсковымъ частямъ, выступившимъ въ военный походъ, трауръ ни въ какомъ случаѣ не полагается».

Распространяя, на основаніи статьи 4 книги I Свода Морскихъ Постановленій, вышеизложенное Высочайшее повелѣніе на Морское вѣдомство, предлагаю принять таковое къ руководству и исполненію, въ измѣненіе отдѣла о траурѣ въ военное время, указаннаго въ правилахъ о формахъ одежды, объявленныхъ приказомъ по Морскому вѣдомству отъ 24-го апрѣля 1899 года, за № 83.

№ 79. 17-го апрѣля 1904 года.

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, 12-го апрѣля сего года, Высочайше повелѣть соизволилъ всѣмъ семействамъ состоящихъ въ портахъ и экипажахъ Дальняго Востока чиновъ Морского вѣдомства, выѣхавшимъ по обстоятельствамъ военнаго времени, выдавать прогонныя деньги, независимо отъ срока ихъ выѣзда, согласно ст. 61 Высочайше утвержденнаго 30-го ноября 1895 года Положенія о пособіяхъ въ военное время.

Объ этомъ объявляю по Морскому вѣдомству.

№ 81. 17-го апрѣля 1904 года.

Во исполненіе Высочайшаго повелѣнія предписываю эскадру, нынѣ находящуюся въ водахъ Дальняго Востока, именовать «первою эскадрой флота Тихаго океана»; изготовляющіяся же къ отправленію на Дальній Востокъ суда, сформировать въ эскадру, которой присвоить наименованіе «вторая эскадра флота Тихаго океана».

№ 82. 19-го апрѣля 1904 года.

НАЗНАЧАЮТСЯ: капитаны 2-го ранга: старшій офицеръ эскадреннаго броненосца «Ослябя», **Шумейко** — старшимъ офицеромъ эскадреннаго броненосца «Императоръ Николай I»; командиръ миноносца «Пронзительный», **Засухинъ** — старшимъ офицеромъ учебнаго судна «Березань»; **Степановъ 3-й** — командиромъ миноносца «№ 222»; старшій офицеръ эскадреннаго броненосца «Императоръ Николай I», **Похвисневъ**—старшимъ офицеромъ эскадрен-

наго броненосца «Ослябя»; завѣдывающій обученіемъ въ учебномъ отрядѣ Черноморскаго флота, капитанъ 2-го ранга **Угримовъ** и лейтенантъ **Доливо-Добровольскій**—въ штабъ командующаго 1-ю эскадрою флота Тихаго океана, первый флагъ-капитаномъ, а послѣдній флагъ-офицеромъ; старшій отдѣленный начальникъ Морского кадетскаго корпуса, подполковникъ по адмиралтейству **Вагнеръ**—штатнымъ преподавателемъ того корпуса; флагманскій инженеръ-механикъ берегового штаба старшаго флагмана 2-й флотской дивизіи, корпуса инженеръ-механиковъ флота флагманскій инженеръ-механикъ **Похолкинъ** — флагманскимъ механикомъ штаба командующаго отдѣльнымъ отрядомъ судовъ Балтійскаго флота, назначенныхъ для испытаній, на кампанію сего года; младшій врачъ Сибирскаго флотскаго экипажа, надворный совѣтникъ **Бензенгръ** — старшимъ врачемъ Квантунскаго флотскаго экипажа; комиссаръ С.-Петербургскаго морского госпиталя, титулярный совѣтникъ **Давыдовъ**—содержателемъ экипажескихъ и такелажныхъ магазиновъ С.-Петербургскаго порта; неимѣющій чина **Сукованченко**—младшимъ чиновникомъ штаба Черноморскаго флота и портовъ Чернаго моря; по Кронштадтскому порту: содержатель дѣлового двора, мачтоваго двора и артиллерійскаго двора, при Николаевскомъ докѣ, подъемной машины и ботапорта Николаевскаго дока, коллежскій секретарь **Васильевъ** — смотрителемъ канатнаго завода; конторщикъ портовой конторы, коллежскій регистраторъ **Андреевъ** — содержателемъ дѣлового двора, мачтоваго двора и артиллерійскаго двора, при Николаевскомъ докѣ, подъемной машины и ботапорта Николаевскаго дока, и конторщикъ бухгалтеріи пароходнаго завода, неимѣющій чина **Евдокимовъ**—содержателемъ магазиновъ того завода.

ОТЧИСЛЯЕТСЯ: капитанъ 2-го ранга баронъ **Раденъ**—отъ должности командира миноносца «Рьяный».

УВОЛЬНЯЮТСЯ *въ отпускъ*: членъ правленія Балтійскаго судостроительнаго и механическаго завода, дѣйствительный статскій совѣтникъ **Тыртовъ**; старшіе врачи: Морского инженернаго училища Императора Николая I, статскій совѣтникъ **Смирновъ**, и гвардейскаго экипажа, коллежскій совѣтникъ **Бенезе** — всѣ три *по болѣзни*, на *два* мѣсяца, изъ нихъ первые два внутри Имперіи, а послѣдній за границу.

№ 83. 19-го апрѣля 1904 года.

Свиты Его Императорскаго Величества контръ-адмиралъ **Рожественскій**, по случаю спѣшнаго изготовленія къ плаванію ввѣренной ему 2-й эскадры флота Тихаго океана, съ соизволенія Его Императорскаго Величества, освобождается отъ занятій по Главному Морскому Штабу.

Къ исполненію обязанностей начальника Главнаго Морского Штаба, на время отсутствія контръ-адмирала **Рожественскаго**, предлагаю вступить старшему изъ помощниковъ начальника Главнаго Морского Штаба, контръ-адмиралу **Вирениусу**.

№ 85. 24-го апрѣля 1904 года.

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, въ 19-й день сего апрѣля, Высочайше повелѣть соизволилъ исключить изъ списковъ судовъ флота, погибшіе 31-го минувшаго марта въ бою подъ Портъ-Артуромъ, эскадренный броненосецъ «Петропавловскъ» и миноносецъ «Страшный».

№ 86. 24-го апрѣля 1904 года.

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, въ 19-й день сего апрѣля, Высочайше повелѣть соизволилъ: впредь установить для нижнихъ чиновъ, призываемыхъ на дѣйствительную службу изъ запаса флота, отпускъ обмундированія, наравнѣ съ новобранцами, согласно статьѣ 346 книги XIII Свода Морскихъ Постановленій, изданія 1898 года.

О таковомъ Высочайшемъ повелѣніи объявляю по Морскому вѣдомству къ руководству и исполненію.

№ 88. 26-го апрѣля 1904 года.

НАЗНАЧАЮТСЯ: контръ-адмиралъ **Энквистъ**—младшимъ флагманомъ 2-й эскадры флота Тихаго океана; капитаны 2-го ранга: старшій офицеръ учебнаго судна «Океанъ», **Шторре**—командиромъ миноносца «Рьяный», и старшій офицеръ броненосца береговой обороны «Адмиралъ Грейгъ», **Тырковъ 1-й**—старшимъ офицеромъ

учебнаго судна «Океанъ»; лейтенантъ **Лѣсковъ**—старшимъ офицеромъ мореходной канонерской лодки «Грозящій», вмѣсто капитана 2-го ранга **Афанасьева 1-го**; командиръ парохода «Петербургъ», корпуса флотскихъ штурмановъ подполковникъ **Поповъ**—командиромъ транспорта «Хабаровскъ», вмѣсто капитана 2-го ранга **Пономарева 2-го**, и коллежскій секретарь **Савицкій**—помощникомъ секретаря Кронштадтскаго военно-морского суда.

УТВЕРЖДАЕТСЯ: губернскій секретарь **Гальцовъ**—въ должности мастера минной мастерской Кронштадтскаго порта.

ПЕРЕВОДЯТСЯ: лейтенанты: Балтійскаго флота — **Синявскій, Павловъ, Неѣжмаковъ** и **Анжу 2-й** и Черноморскаго флота—**Шутовъ 2-й**, въ Сибирскій флотскій экипажъ.

УВОЛЬНЯЮТСЯ *въ отпускъ*: старшій дѣлопроизводитель Кронштадтской портовой конторы, статскій совѣтникъ **Серебренниковъ**; надворные совѣтники: старшій врачъ 19-го флотскаго экипажа—**Сиротининъ**; содержатель экипажескихъ магазиновъ Кронштадтскаго порта—**Остряковъ**—всѣ три *по болѣзни*, внутри Имперіи, на *два* мѣсяца.

№ 91. 2-го мая 1904 года.

НАЗНАЧАЮТСЯ: капитаны 2-го ранга: старшій офицеръ крейсера I ранга «Адмиралъ Нахимовъ», **Болтинъ**—старшимъ офицеромъ учебнаго судна «Европа»; старшій офицеръ миннаго крейсера «Лейтенантъ Ильинъ», **Артшвагеръ**—старшимъ офицеромъ броненосца береговой обороны «Адмиралъ Сенявинъ», вмѣсто капитана 2-го ранга **Полотебнова**; старшій офицеръ учебнаго судна «Европа», **Гросманъ 1-й**—старшимъ офицеромъ крейсера I ранга «Адмиралъ Нахимовъ», и **Сарычевъ 2-й**—старшимъ офицеромъ броненосца береговой обороны «Адмиралъ Грейгъ»; помощникъ завѣдывающаго обученіемъ въ учебномъ отрядѣ Черноморскаго флота, **Лятошинскій**—завѣдывающимъ обученіемъ въ томъ отрядѣ; лейтенанты: младшій отдѣленный начальникъ Морского кадетскаго корпуса, **Чернышевъ 2-й**—старшимъ отдѣленнымъ начальникомъ того корпуса; **Левитскій**—командиромъ миноносца «№ 222», вмѣсто капитана 2-го ранга **Степанова 3-го**; старшій офицеръ мореходной канонерской лодки «Уралецъ», **Каськовъ**—оберъ-офицеромъ оперативнаго отдѣла штаба Черноморскаго флота и портовъ Чернаго моря; **Энгманъ** — старшимъ офицеромъ миннаго крейсера «Капитанъ Сакенъ»; **Степановъ 7-й**—старшимъ офицеромъ мин-

наго крейсера «Лейтенантъ Ильинъ», и старшій офицеръ миннаго крейсера «Капитанъ Сакенъ», **Жеребцовъ**—старшимъ офицеромъ мореходной канонерской лодки «Уралецъ»; старшій врачъ 29-го флотскаго экипажа, коллежскій совѣтникъ **Преферансовъ**—флагманскимъ врачемъ VII класса учебнаго отряда Черноморскаго флота; смотритель Аджигіольскихъ створныхъ маяковъ, губернскій секретарь **Поповъ** — смотрителемъ Бердянскаго электрическаго маяка; коллежскіе регистраторы: конторщикъ Кронштадтской портовой конторы, Борисъ **Малечкинъ**—содержателемъ двора доковаго адмиралтейства Кронштадтскаго порта; конторщикъ С.-Петербургской портовой конторы, **Александровъ** — содержателемъ экипажескихъ и такелажныхъ магазиновъ С.-Петербургскаго порта, и **Виниченко**—содержателемъ маячнаго имущества дирекціи маяковъ и лоціи Чернаго и Азовскаго морей; неимѣющіе чиновъ: конторщики бухгалтеріи Кронштадтскаго пароходнаго завода: **Бучинъ** и **Федоровъ**—содержателями мастерскихъ того завода, первый—желѣзо-мѣдно-котельной, а послѣдній—слесарной и сборочной; конторщикъ Кронштадтской портовой конторы, **Сергѣевъ**—помощникомъ содержателя экипажескихъ и такелажныхъ магазиновъ Кронштадтскаго порта; конторщикъ Севастопольской портовой конторы, **Хохловъ**—комиссаромъ 31-го флотскаго экипажа, и **Борисовъ**—конторщикомъ С.-Петербургской портовой конторы.

ПЕРЕВОДЯТСЯ: лейтенанты: баронъ фонъ деръ **Остенъ-Сакенъ**, фонъ **Бонсдорфъ**, **Зузинъ**, **Пещуровъ** и **Любимовъ 3-й**—изъ Балтійскаго флота въ Сибирскій флотскій экипажъ.

УВОЛЬНЯЕТСЯ *въ отпускъ*: начальникъ научно-технической лабораторіи Морского вѣдомства, дѣйствительный статскій совѣтникъ **Чельцовъ**, *по болѣзни*, внутри Имперіи, на *два* мѣсяца.

№ 92. 1-го мая 1904 года.

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ Высочайше повелѣть соизволилъ: строящіяся на верфи общества Крейтонъ и К° три миноносца въ 296 тоннъ водоизмѣщенія наименовать «Точный», «Твердый» и «Тревожный».

Объявляя о семъ по Морскому вѣдомству, предписываю зачислить миноносцы «Точный» и «Твердый»—въ 20-й, «Тревожный»—въ 16-й флотскіе экипажи и, согласно постановленія Адмиралтействъ-Совѣта, по журналу отъ 14-го апрѣля сего года № 4 577, ст. 38 877,—въ III рангъ судовъ.

№ 93. 1-го мая 1904 года.

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, въ 26-й день апрѣля сего года, Высочайше соизволилъ на дополненіе статьи 54-й Морского Устава (кн. X Св. Мор. Пост.) вторымъ примѣчаніемъ въ слѣдующей редакціи:

Если главнокомандующимъ назначенъ адмиралъ, то командующій флотомъ объ удаленіи отъ должности состоящихъ на флотѣ и въ подчиненныхъ ему мѣстностяхъ морскихъ чиновъ, назначаемыхъ Высочайшею властью, а также о списаніи ихъ съ судовъ и высылкѣ изъ подвѣдомственнаго ему района представляетъ предварительно главнокомандующему.

О чемъ объявляю по Морскому вѣдомству.

№ 94. 1-го мая 1904 года.

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, въ 19-й день апрѣля мѣсяца сего года, Высочайше утвердить соизволилъ воспослѣдовавшее мнѣніе въ Общемъ Собраніи Государственнаго Совѣта объ учрежденіи должностей смотрителей маяковъ Тютерскаго и Соркгольмскаго въ Балтійскомъ морѣ.

О чемъ объявляю по Морскому вѣдомству.

ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО воспослѣдовавшее мнѣніе въ Общемъ Собраніи Государственнаго Совѣта, объ учрежденіи должностей смотрителей маяковъ Тютерскаго и Соркгольмскаго въ Балтійскомъ морѣ, Высочайше утвердить соизволилъ и повелѣлъ исполнить.

Подписалъ: за Предсѣдателя Государственнаго Совѣта,

графъ *Сольскій*.

Царское Село.
19-го апрѣля 1904 года.

Мнѣніе Государственнаго Совѣта.

Выписано изъ журналовъ Соединенныхъ Департаментовъ Законовъ, Государственной Экономіи 13-го марта и Общаго Собранія 5-го апрѣля 1904 г. № 791 (по кн. исход.).

Государственный Совѣтъ, въ Соединенныхъ Департаментахъ Законовъ и Государственной Экономіи и въ Общемъ Собраніи,

разсмотрѣвъ представленіе Управляющаго Морскимъ Министерствомъ объ учрежденіи должностей смотрителей маяковъ Тютерскаго и Соркгольмскаго въ Балтійскомъ морѣ, *мнѣніемъ положилъ:*

I. Учредить съ 1-го мая 1904 г. должности смотрителей Тютерскаго и Соркгольмскаго маяковъ въ Балтійскомъ морѣ, съ присвоеніемъ смотрителю Тютерскаго маяка оклада содержанія въ размѣрѣ *семисотъ* рублей въ годъ (въ томъ числѣ 350 р. жалованья и 350 р. столовыхъ), X класса по чинопроизводству и VII разряда по пенсіи, а смотрителю Соркгольмскаго маяка — оклада содержанія въ размѣрѣ *четырехсотъ* рублей въ годъ (въ томъ числѣ 200 р. жалованья и 200 р. столовыхъ), XIV класса по чинопроизводству и IX разряда по пенсіи.

II. Вызываемый указанною въ отдѣлѣ I мѣрою новый расходъ: ежегодный, въ количествѣ *одной тысячи ста* рублей, отнести съ 1-го января 1905 года на предѣльный бюджетъ Морского Министерства, въ текущемъ же году, въ размѣрѣ *семисотъ тридцати трехъ* рублей 33 к., обратить на запасный фондъ по судостроенію.

Подлинное мнѣніе подписано въ журналахъ Предсѣдателями и членами.

№ 95. 8-го мая 1904 года.

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, въ 23-й день февраля сего года, Высочайше утвердить соизволилъ мнѣніе Государственнаго Совѣта о привлеченіи къ обязательному участію въ эмеритальной кассѣ Морского вѣдомства чиновъ этого вѣдомства, служащихъ въ Добровольномъ флотѣ.

Мнѣніе это вмѣстѣ съ послѣдовавшимъ по сему предмету указомъ Его Императорскаго Величества изъ Правительствующаго Сената, отъ 29-го минувшаго апрѣля, объявляю по Морскому вѣдомству къ руководству и исполненію.

Указъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА, САМОДЕРЖЦА ВСЕРОССІЙСКАГО, изъ Правительствующаго Сената, Управляющему Морскимъ Министерствомъ. № 3 742.

По указу Его Императорскаго Величества, Правительствующій Сенатъ слушали: рапортъ Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, отъ 4-го марта 1904 года за № 176, при коемъ представляетъ въ Правительствующій Сенатъ списокъ съ Высо-

чайше утвержденнаго, въ 23-й день февраля 1904 года, мнѣнія Государственнаго Совѣта о привлеченіи къ обязательному участію въ эмеритальной кассѣ Морского вѣдомства чиновъ этого вѣдомства, служащихъ въ Добровольномъ флотѣ.

Приказали: вышеупомянутое Высочайше утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта припечатать въ установленномъ порядкѣ. О чемъ Сенатской типографіи дать извѣстіе, а Управляющаго Морскимъ Министерствомъ увѣдомить указомъ. Апрѣля 29-го дня 1904 года.

ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО воспослѣдовавшее мнѣніе въ Общемъ Собраніи Государственнаго Совѣта, о привлеченіи къ обязательному участію въ эмеритальной кассѣ Морского вѣдомства чиновъ этого вѣдомства, служащихъ въ Добровольномъ флотѣ, Высочайше утвердить соизволилъ и повелѣлъ исполнить.

Подписалъ: За Предсѣдателя Государственнаго Совѣта

графъ *Сольскій.*

С.-Петербургъ.
23-го февраля 1904 года.

Мнѣніе Государственнаго Совѣта.

Выписано изъ журналовъ Соединенныхъ Департаментовъ Законовъ, Государственной Экономіи и Промышленности, Наукъ и Торговли 13-го декабря 1903 года и Общаго Собранія 4-го февраля 1904 года. № 535. (по кн. исход.).

Государственный Совѣтъ, въ Соединенныхъ Департаментахъ Законовъ, Государственной Экономіи и Промышленности, Наукъ и Торговли и въ Общемъ Собраніи, разсмотрѣвъ представленіе Управляющаго Морскимъ Министерствомъ о привлеченіи къ обязательному участію въ эмеритальной кассѣ Морского вѣдомства чиновъ этого вѣдомства, служащихъ въ Добровольномъ флотѣ, *мнѣніемъ положилъ*:

Въ измѣненіе и дополненіе подлежащихъ узаконеній постановить.

Состоящіе на дѣйствительной службѣ или въ запасѣ флота военные, а равно гражданскіе и медицинскіе чины Морского вѣдомства, назначенные для службы на суда или въ береговыя управленія Добровольнаго флота, съ производствомъ имъ изъ суммъ сего флота опредѣленныхъ окладовъ содержанія, считаются обязательными участниками эмеритальной кассы Морского вѣдомства. Чины сіи вносятъ въ кассу общеустановленный для чиновъ Морского вѣдомства *шестипроцентный* вычетъ съ производящихся имъ

отъ Добровольнаго флота содержанія и добавочнаго вознагражденія (ст. 52 Выс. утв. 4-го февраля 1902 г. положенія о Добровольномъ флотѣ; собр. узак., ст. 276), а также и изъ другихъ денежныхъ выдачъ, подлежащихъ означенному вычету на основаніи статьи 13 положенія объ эмеритальной кассѣ Морского вѣдомства.

Подлинное мнѣніе подписано въ журналахъ Предсѣдателями и членами.

№ 96. 8-го мая 1904 года.

Предписываю перечислить эскадренные броненосцы: «Андрей Первозванный»—изъ 7-го флотскаго экипажа въ 14-й и «Орелъ»—изъ 14-го въ 7-й флотскій экипажъ.

№ 98. 10-го мая 1904 года.

НАЗНАЧАЮТСЯ: контръ-адмиралы: фонъ **Фелькерзамъ** — младшимъ флагманомъ 2-й эскадры флота Тихаго океана; младшій флагманъ, **Моласъ**—командующимъ учебно-артиллерійскимъ отрядомъ Балтійскаго флота, на кампанію сего года, и начальникъ Николаевской морской академіи и директоръ Морского кадетскаго корпуса, **Римскій-Корсаковъ** — командующимъ учебнымъ отрядомъ Морского кадетскаго корпуса, на кампанію сего года; капитаны 2-го ранга: командиръ миноносца «Бравый», **Былимъ-Колосовскій**—командиромъ парохода «Славянка», вмѣсто капитана 2-го ранга **Кроссъ**, и **Яворскій**—старшимъ офицеромъ броненосца береговой обороны «Адмиралъ Лазаревъ», вмѣсто капитана 2-го ранга **Рыбакова 1-го**; лейтенанты: адъютантъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала **Дурново 1-й** — командиромъ миноносца «Бравый», и младшій дѣлопроизводитель высшаго оклада Главнаго Морского Штаба, **Ковесскій** — адъютантомъ при главномъ командирѣ Черноморскаго флота и портовъ Чернаго моря; корпуса корабельныхъ инженеровъ: младшій судостроитель Кронштадтскаго порта, младшій судостроитель **Семеновъ 2-й**—исправляющимъ должность старшаго судостроителя того порта; старшіе помощники судостроителей: старшій помощникъ судостроителя Кронштадтскаго порта, **Дьяченковъ** — инженеромъ для повѣрки смѣтъ того порта; старшій помощникъ судостроителя С.-Петер-

бургскаго порта, **Бѣляевъ**—исправляющимъ должность старшаго помощника завѣдывающаго бассейномъ для производста опытовъ по постройкѣ судовъ; младшій чиновникъ Владивостокской портовой конторы, надворный совѣтникъ **Барташевичъ** — младшимъ дѣлопроизводителемъ той конторы, съ 10-го апрѣля сего года, и счетный чиновникъ Главнаго Управленія Кораблестроенія и Снабженій, титулярный совѣтникъ **Михаловскій** — главнымъ смотрителемъ кораблестроительныхъ и комиссаріатскихъ магазиновъ и складовъ Владивостокскаго порта.

УВОЛЬНЯЮТСЯ *въ отпускъ, по болѣзни*: Керчь-Еникальскій градоначальникъ, генералъ-маіоръ по адмиралтейству **Клокачевъ** — на *два* мѣсяца; корпуса инженеръ-механиковъ флота старшій инженеръ-механикъ **Петровъ 1-й**—на *два* мѣсяца; дѣлопроизводитель техническаго надзора по производству строительныхъ работъ въ портѣ Артуръ, надворный совѣтникъ фонъ **Мореншильдъ**—на *шесть* мѣсяцевъ, и комиссаръ 16-го флотскаго экипажа, коллежскій регистраторъ **Горскій**—на *два* мѣсяца — изъ нихъ первый внутри Имперіи и за границу, а остальные внутри Имперіи.

ПРИКАЗЫ

ПО МОРСКОМУ ВѢДОМСТВУ.

№ 80. 17-го апрѣля 1904 года.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: въ сигнальные кондукторы — сигнальный боцманматъ гвардейскаго экип.—Илья **Шелепинъ**; въ старшіе баталеры—писарь 1-й ст. 2-го флот. экип.—Петръ **Ульяновъ**.

№ 84. 22-го апрѣля 1904 года.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: въ артиллерійскіе кондукторы: артиллерійскій квартирмейстеръ 1-й ст. 13-го флотскаго экип.—Михаилъ **Ямшановъ**; въ минные кондукторы: минный квартирмейстеръ 1-й ст. 13-го флот. экип. — Егоръ **Поглозовъ**; въ шкиперы: подшкиперъ 1-й ст. учебно-артиллерійскаго отряда Балтійскаго флота—Николай **Бушмакинъ**.

№ 89. 29-го апрѣля 1904 года.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: въ старшіе береговые боцманы: боцманматы: учебно-миннаго отряда Балтійскаго флота Егоръ **Рюминъ** и Морского кадетскаго корпуса Арсеній **Брянцевъ**; въ артиллерійскіе кондукторы: артиллерійскій квартирмейстеръ 1-й ст. учебно-миннаго отряда Балтійскаго флота Николай **Дубровинъ**; въ машинные кондукторы: машинный квартирмейстеръ 1-й ст. Каспійскаго флот. экип.—Петръ **Журбенко**; въ старшіе минно-артиллерійскіе содержатели: минно-артиллерійскій содержатель 1-й ст. 6-го флот. экип.—Иванъ **Борисовъ**.

ПЕРЕИМЕНОВЫВАЕТСЯ: старшій бегеговой боцманъ 2-го флотскаго экипажа Федоръ **Храмовъ**—въ старшіе боцманы.

ПРИКАЗЫ

УПРАВЛЯЮЩАГО МОРСКИМЪ МИНИСТЕРСТВОМЪ.

№ 76. 15-го апрѣля 1904 года.

26-го іюня прошлаго года, во время опытной стрѣльбы въ Амурскомъ заливѣ, съ крейсера I ранга «Богатырь» была утеряна учебная мина Уайтхеда № 2 545 съ находившимся въ ней приборомъ Обри.

Дознаніемъ по сему дѣлу выяснено, что означеннаго числа мина, приготовленная съ соблюденіемъ всѣхъ установленныхъ на этотъ предметъ правилъ и выпущенная изъ праваго подводнаго аппарата на 16-узловомъ ходу крейсера, затонула, не показавшись на поверхности воды, при чемъ никто изъ лицъ, наблюдавшихъ за выстрѣломъ, не видѣлъ пузырей воздуха указывающихъ на путь мины. Крейсеръ немедленно сталъ на якорь, и было приступлено къ траленію; однако, несмотря на всѣ принятыя мѣры, мина не была найдена.

Относя потерю означенной мины,—которая, по всей вѣроятности, выйдя изъ аппарата, не открыла курка и зарылась, — къ неизбѣжнымъ случайностямъ при опытной стрѣльбѣ, я, согласно съ мнѣніемъ Намѣстника Его Императорскаго Величества на Дальнемъ Востокѣ, призналъ возможнымъ окончить настоящее дѣло

*

въ административномъ порядкѣ, съ принятіемъ убытка, въ количествѣ трехъ тысячъ семисотъ девятидесяти рублей, на счетъ казны; о чемъ, на основаніи примѣчанія къ 1 132 ст. Воен.-Морск. Устава, объявляю по Морскому вѣдомству.

№ 87. 26-го апрѣля 1904 года.

Въ 19-й день сего апрѣля послѣдовало Высочайшее соизволеніе, въ видѣ временной мѣры, допускать по мѣрѣ надобности и по моему избранію лицъ, состоящихъ въ Государственномъ ополченіи, равно и вовсе не подлежащихъ воинской повинности, имѣющихъ дипломы или свидѣтельства шкиперовъ дальняго плаванія (капитановъ 1-го разряда), шкиперовъ каботажнаго плаванія (капитановъ 2-го разряда), штурмановъ дальняго плаванія (штурмановъ 1-го разряда), а также механиковъ, имѣющихъ дипломы или свидѣтельства на право самостоятельнаго управленія судовою или паровою машиною, къ экзамену и производству въ чинъ прапорщика по морской или механической частямъ и къ опредѣленію вмѣстѣ съ тѣмъ на дѣйствительную военно-морскую службу.

На основаніи предоставленнаго мнѣ тѣмъ же Высочайшимъ соизволеніемъ права, объявляю по Морскому вѣдомству условія допущенія такихъ лицъ къ экзаменамъ:

1. Кандидаты, не моложе 22 и не старше 40 лѣтъ, поступаютъ на 6 недѣль на военныя суда, для ознакомленія съ военно-морскимъ дѣломъ, дисциплиной и для подготовленія къ экзаменамъ, въ качествѣ испытуемыхъ. До производства въ офицеры, на судахъ имъ производится оберъ-офицерское пассажирское довольствіе.

2. По истеченіи этого срока, по представленію командировъ судовъ, одобрительно аттестуемые допускаются къ экзаменамъ на чинъ прапорщика, по указаніямъ временнаго положенія о прапорщикахъ запаса флота, приложеннаго къ приказу по Морскому вѣдомству отъ 6-го апрѣля 1896 года за № 53 и измѣненія его отъ 7-го декабря 1902 года за № 217.

3. Удовлетворительно сдавшіе экзаменъ представляются къ производству въ прапорщики Высочайшими приказами по Морскому вѣдомству, съ опредѣленіемъ вмѣстѣ съ тѣмъ на дѣйствительную военно-морскую службу.

4. Не удостоенные производства въ офицеры увольняются съ судовъ, какъ не имѣющіе военнаго званія.

5. Къ произведеннымъ согласно 3-го пункта офицерамъ примѣняются существующіе для офицерскихъ чиновъ Морского вѣдомства законы, въ томъ числѣ и обязательный для произведенныхъ изъ шкиперовъ, штурмановъ и механиковъ десятилѣтній срокъ пребыванія въ запасѣ флота, включая время, проведенное на дѣйствительной службѣ, а также и ранѣе—въ запасѣ и на основаніи 84-й ст. Устава о воинской повинности—въ плаваніи матросами, машинистами и кочегарами на судахъ Русскаго торговаго флота. На одинаковыхъ съ остальными прапорщиками условіяхъ, они получаютъ всѣ установленные для офицеровъ Морского вѣдомства оклады денежнаго содержанія по чинамъ и должностямъ, а за военныя отличія могутъ быть повышаемы въ слѣдующіе чины и получать офицерскіе ордена, но на дѣйствительной службѣ, съ переходомъ въ мирное положеніе, они могутъ оставаться лишь при условіяхъ, указанныхъ во временномъ положеніи о прапорщикахъ запаса флота.

6. Желающія поступить на такихъ условіяхъ въ военно-морскую службу вышеуказанныя лица должны подать о семъ прошеніе, по прилагаемой формѣ, на Высочайшее Имя въ Главный Морской Штабъ, безъ оплаты гербовымъ сборомъ и приложить къ прошенію нижеслѣдующіе документы:

а) Подлинный дипломъ или свидѣтельство или удостовѣренную копію съ нихъ о выдержаніи экзамена на одно изъ вышеуказанныхъ званій.

б) Свидѣтельство о явкѣ къ исполненію воинской повинности (уроженцы мѣстностей, изъятыхъ по закону отъ исполненія воинской повинности—удостовѣренія о томъ, что они исполненію сей повинности не подлежали).

в) Свидѣтальство о возрастѣ или времени рожденія.

г) Удостовѣренную подписку о несостояніи подъ судомъ и слѣдствіемъ, по прилагаемой формѣ, установленную для лицъ, поступающихъ во флотъ охотниками.

Кромѣ того, до начала экзамена эти лица должны предъявлять судовому начальству:

д) Свидѣтельство военно-морского врача о способности къ военно-морской службѣ.

7) По полученіи прошенія и указанныхъ выше подъ литерами а, б, в и г документовъ, Главный Морской Штабъ будетъ извѣ-

щать просителя, по указанному въ прошеніи адресу, о томъ, послѣдовало ли мое разрѣшеніе на принятіе его на судно и, въ утвердительномъ случаѣ, проситель долженъ прибыть къ назначенному времени на собственный счетъ въ тотъ военный портъ Европейской Россіи, который ему будетъ указанъ Главнымъ Морскимъ Штабомъ.

8. Расходъ по этой поѣздкѣ, по тарифу II класса, отъ мѣста жительства, до назначеннаго Штабомъ военнаго порта и суточныя деньги за время пути, по оберъ-офицерскому положенію, возмѣщаются этимъ лицамъ, вмѣстѣ съ деньгами, выдаваемыми на обмундированіе, тотчасъ по производствѣ ихъ въ офицеры.

Форма.

Всепресвѣтлѣйшій, Державнѣйшій, Великій Государь Императоръ Николай Александровичъ, Самодержецъ Всероссійскій, Государь Всемилостивѣйшій.

Проситъ (шкиперъ дальняго или каботажнаго плаванія, штурманъ дальняго плаванія, механикъ, имя, отчество и фамилія) о нижеслѣдующемъ:

Желая держать экзаменъ на прапорщика по (морской или механической) части, на основаніи приказа по Морскому вѣдомству отъ « » апрѣля сего года за № и поднося при семъ установленные симъ приказомъ документы, всеподданнѣйше прошу: *Къ сему*

Дабы повелѣно было сіе мое прошеніе принять и мнѣ вышеупомянутому разрѣшить держать означенный экзаменъ, для пріобрѣтенія права на поступленіе на дѣйствительную службу во флотъ.

(Городъ, мѣсяцъ, число и годъ).

Къ поданію подлежитъ въ Главный Морской Штабъ.

Прошеніе сіе, со словъ просителя, писалъ (такой-то).

Прошенію (шкиперъ дальняго или каботажнаго плаванія, штурманъ дальняго плаванія, механикъ такой-то) руку приложилъ.

Жительство имѣю:
(подробный адресъ).

Примѣчаніе: напечатанное курсивомъ должно быть написано собственноручно просителемъ.

Форма.

ПОДПИСКА.

Я нижеподписавшійся даю настоящую подписку въ томъ, что не состоялъ и нынѣ не состою: 1) подъ судомъ и слѣдствіемъ, сопряженными съ лишеніемъ всѣхъ правъ состоянія или всѣхъ особенныхъ правъ и преимуществъ, лично и по состоянію присвоенныхъ, 2) подъ уголовнымъ судомъ и слѣдствіемъ, 3) не подвергался по судебному приговору наказанію, сопряженному съ лишеніемъ права поступать на государственную службу и 4) не былъ признанъ по суду виновнымъ въ кражѣ и мошенничествѣ.

Подпись: (званіе, имя, отчество и фамилія).

Мѣсяцъ, число и годъ.

Форма удостовѣренія.

Подпись (такого-то) удостовѣряю съ приложеніемъ казенной печати.

Подпись должностного лица.

Мѣсяцъ, число и годъ.

№ 90. 28-го апрѣля 1904 года.

Завѣдывающему опытовымъ судостроительнымъ бассейномъ, подполковнику по адмиралтейству **Крылову**, въ служебномъ докладѣ употребившему, по отношенію главнаго инспектора кораблестроенія, генералъ-лейтенанта **Кутейникова**, выраженія и тонъ противные дисциплинѣ и правиламъ воинскаго чинопочитанія, объявляю, на основаніи статей 1 и 63, книги 17-й Свода Морскихъ Постановленій, выговоръ.

ЦИРКУЛЯРЫ ГЛАВНАГО МОРСКОГО ШТАБА.

№ 102. 14-го апрѣля 1904 года.

Управляющій Морскимъ Министерствомъ разрѣшилъ призваннымъ поручикамъ, подпоручикамъ и прапорщикамъ изъ шкиперовъ

и штурмановъ торговаго флота, выдать по одному казенному 3-линейному револьверу, съ принадлежностью, во временное пользованіе.

№ 108. 20-го апрѣля 1904 года.

Главный Морской Штабъ объявляетъ о слѣдующихъ назначеніяхъ, состоявшихся приказами Намѣстника Его Императорскаго Величества на Дальнемъ Востокѣ:

назначены: капитанъ 2-го ранга **Стронскій 4-й**—командиромъ мореходной канонерской лодки «Гилякъ»; капитанъ 2-го ранга **Лазаревъ**—командиромъ миннаго крейсера «Всадникъ»; капитанъ 2-го ранга **Алексѣевъ 1-й**—начальникомъ строевого отдѣла при завѣдующемъ береговыми командами въ портѣ Артуръ; капитанъ 2-го ранга **Альбриховичъ** — третьимъ старшимъ помощникомъ командира порта Артуръ, для завѣдыванія кадромъ мастеровыхъ, прибывшихъ изъ Россіи; лейтенантъ **Хоменко** — старшимъ офицеромъ крейсера II ранга «Новикъ»; лейтенантъ **Кузьминъ-Короваевъ 2-й** — командиромъ миноносца «Скорый», и корпуса корабельныхъ инженеровъ старшій помощникъ судостроителя **Кутейниковъ**—временно флагманскимъ корабельнымъ инженеромъ морского походнаго штаба Намѣстника Его Императорскаго Величества на Дальнемъ Востокѣ, по званію Главнокомандующаго флотомъ, съ 3-го сего апрѣля.

возвращены въ наличіе экипажей: лейтенантъ **Римскій-Корсаковъ 3-й**, мичманы **Дедюхинъ**, **Дехтеревъ** и младшій врачъ, коллежскій асессоръ **Гласфельдъ**, всѣ четверо *по болѣзни*.

№ 114. 22-го апрѣля 1904 года.

Объявляются къ руководству циркуляры по Военному вѣдомству отъ 25-го марта сего года за №№ 90 и 91 о выдачѣ воинскихъ документовъ на перевозку по желѣзнымъ дорогамъ и о Самарскомъ распредѣлительномъ бюро.

Циркуляры Главнаго Штаба.

№ 90. 25-го марта 1904 года.

Несмотря на неоднократныя подтвержденія, продолжается выдача документовъ на воинскія перевозки на Дальній Востокъ не

до станціи назначенія, т. е. до той конечной станціи, на которую должна быть доставлена данная отправка, а до промежуточныхъ станцій, каковыми въ большинствѣ случаевъ избираются станціи: Сызрань, Батраки, Самара, Инокентьевская и Иркутскъ.

На основаніи изложеннаго вновь подтверждается по Военному вѣдомству къ непремѣнному исполненію, что *воинскіе документы на перевозки по желѣзнымъ дорогамъ обязательно должны быть выдаваемы съ мѣста первоначальнаго отправленія на весь путь слѣдованія перевозки*, независимо отъ тѣхъ остановокъ, перегрузокъ и выгрузокъ, которыя будутъ имѣть мѣсто при ея выполненіи.

№ 91. 25-го марта 1904 года.

Въ дополненіе циркуляра Главнаго Штаба отъ 6-го февраля сего года за № 34, объявляется для свѣдѣнія и руководства по Военному вѣдомству, что Самарское распредѣлительное бюро помѣщается на станціи Сызрань сызрано-вяземской желѣзной дороги, куда и слѣдуетъ направлять корреспонденцію, адресуя ее на имя *«представителя управленія военныхъ сообщеній при Самарскомъ распредѣлительномъ бюро»*.

№ 119. 27-го апрѣля 1904 года.

Въ дополненіе и измѣненіе статьи 13-й временного положенія о прапорщикахъ запаса флота, Главный Морской Штабъ объявляетъ приказаніе Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, что къ представленію на производство въ прапорщики лицъ, коимъ это въ настоящее время разрѣшено, надлежитъ прилагать: для лицъ, допущенныхъ къ экзаменамъ въ силу приказа по Морскому вѣдомству отъ 26 сего апрѣля за № 87 (не состоявшихъ въ запасѣ флота) всѣ документы, указанные въ приказѣ, а для лицъ указанныхъ въ циркулярѣ Главнаго Морского Штаба отъ 31-го марта сего года за № 83 (призванныхъ на службу изъ запаса): а) дипломъ или свидѣтельство, б) выписку изъ алфавита. — Сверхъ того, для всѣхъ представляемыхъ: е) аттестацію командира судна, по прилагаемой формѣ и ж) аттестатъ о выдержаніи экзамена, по формѣ, указанной въ приказѣ по Морскому вѣдомству отъ 7-го декабря 1902 года за № 217.

Конфиденціально.

Форма.

Аттестація командира (такого-то судна), (такому-то), представляемому къ производству въ прапорщики по (морской, механической) части.

Поведеніе во время плаванія и знакомство съ дисциплиной	Степень познаній: а) морского дѣла, б) военнаго дѣла.	Воспитанность. Развитость.	Можетъ ли нести офицерскія обязанности и какія именно.	Знаніе иностраннаго разговорнаго языка.

Подпись:

№ 122. 28-го апрѣля 1904 года.

При увольненіи нижнихъ чиновъ нестроевыхъ ротъ Владивостокскаго порта и порта Артуръ въ увольнительныхъ билетахъ необходимо указывать: «матросъ 1-й или матросъ 2-й статьи», а затѣмъ уже указывать знаніе ими мастерства (въ графѣ), такъ какъ наименованіе ихъ мастеровыми 2-го или 1-го разряда не соотвѣтствуетъ перечисленнымъ въ табели спеціальнымъ званіямъ нижнихъ чиновъ флота.

№ 124. 30-го апрѣля 1904 года.

Завѣдывающіе судовыми Государственными сберегательными кассами обязаны разъяснять своимъ вкладчикамъ, что деньги по ихъ сберегательнымъ книжкамъ могутъ быть выданы другимъ лицамъ изъ сберегательныхъ кассъ внутри Имперіи только въ томъ случаѣ, если вкладчикъ предварительно сдѣлаетъ заявленіе о переводѣ его вклада въ подлежащую кассу и затѣмъ вышлетъ

лицу, которому онъ довѣряетъ получить вкладъ, надлежаще засвидѣтельствованную довѣренность на полученіе денегъ вмѣстѣ съ его судовой сберегательной книжкой.

№ 125. 3-го мая 1904 года.

Главный Морской Штабъ объявляетъ, что приказами Намѣстника Его Императорскаго Величества на Дальнемъ Востокѣ отъ 25-го апрѣля сего года за № 364 капитанъ 2-го ранга **Берлинскій 1-й** назначенъ командующимъ транспортомъ «Лена», вмѣсто капитана 2-го ранга **Тундермана 1-го**, уволеннаго приказомъ отъ того же числа за № 365, *по болѣзни*, *въ отпускъ*, на *четыре* мѣсяца, внутри Имперіи и за границу, съ сохраненіемъ содержанія.

ЦИРКУЛЯРЪ ГЛАВНАГО УПРАВЛЕНІЯ КОРАБЛЕСТРОЕНІЯ И СНАБЖЕНІЙ.

ПО СЧЕТНОМУ ОТДѢЛУ.

№ 4. 14-го апрѣля 1904 года.

Главное Управленіе Кораблестроенія и Снабженій объявляетъ при семъ по Морскому вѣдомству, для свѣдѣнія и руководства, распубликованный въ «Правительственномъ Вѣстникѣ» циркуляръ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ губернаторамъ, начальникамъ областей, градоначальникамъ и оберъ-полиціймейстерамъ отъ 17-го марта 1904 года, за № 484, о порядкѣ направленія денежныхъ пожертвованій, поступающихъ по поводу событій на Дальнемъ Востокѣ.

Циркуляръ Министра Внутреннихъ Дѣлъ губернаторамъ, начальникамъ областей, градоначальникамъ и оберъ-полиціймейстерамъ.

(17-го марта 1904 года, № 484).

О порядкѣ направленія денежныхъ пожертвованій, поступающихъ по поводу событій на Дальнемъ Востокѣ.

Со времени открытія военныхъ дѣйствій на Дальнемъ Востокѣ поступаютъ обильныя денежныя пожертвованія на самыя разнообразныя потребности военнаго времени.

Порядокъ пріема и направленія нѣкоторыхъ изъ означенныхъ пожертвованій въ настоящее время уже установленъ. Такъ, суммы, поступающія на усиленіе военнаго флота, направляются въ распоряженіе Высочайше учрежденнаго Комитета по усиленію военнаго флота; средства, жертвуемыя на больныхъ и раненыхъ воиновъ, находящихся на попеченіи Россійскаго Общества Краснаго Креста, поступаютъ въ вѣдѣніе Главнаго Управленія сего Общества; пожертвованія, предназначенныя для семействъ убитыхъ и раненыхъ воиновъ, направляются въ распоряженіе Александровскаго Комитета о раненыхъ. Но засимъ, имѣется рядъ поступленій, жертвуемыхъ или безъ опредѣленнаго назначенія, а вообще на нужды военнаго времени и общія военныя потребности, или со спеціальною цѣлью, не подходящею подъ установленныя подраздѣленія. Относительно направленія этихъ пожертвованій не имѣлось до настоящаго времени ясныхъ указаній и обстоятельство это ставило въ большое затрудненіе какъ губернскія начальства, такъ и самихъ жертвователей, постоянно обращающихся въ Министерство Внутреннихъ Дѣлъ за разъясненіями.

По всеподданнѣйшемъ о семъ докладѣ, ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО Высочайше повелѣть соизволилъ: обсудить этотъ вопросъ въ особомъ совѣщаніи, подъ предсѣдательствомъ генералъ-адъютанта графа Воронцова-Дашкова, изъ Министра Внутреннихъ Дѣлъ и Управляющихъ Министерствами: Финансовъ, Военнымъ и Морскимъ.

Во исполненіе приведенной Высочайшей воли, особое совѣщаніе, по обсужденіи вопроса, остановилось на слѣдующихъ предположеніяхъ:

1) суммы, жертвуемыя на военныя потребности, безъ опредѣленнаго назначенія, или на нужды арміи и флота нераздѣльно, или вообще на нужды воиновъ на Дальнемъ Востокѣ, направлять въ Государственный банкъ для внесенія на особо открытый для сего текущій счетъ Департамента Государственнаго казначейства съ тѣмъ, чтобы 50% этой суммы отчислялось немедленно въ распоряженіе Общества Краснаго Креста. Относительно остающихся затѣмъ суммъ, по выясненіи ихъ размѣра Управляющимъ Министерствомъ Финансовъ по сношеніи съ подлежащими вѣдомствами, должны быть испрошены особыя указанія ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА.

2) денежныя пожертвованія въ пользу семействъ нижнихъ чиновъ, выступившихъ въ походъ, а также чиновъ запаса, призван-

ныхъ на службу, направлять въ состоящее подъ Августѣйшимъ покровительствомъ Ея Императорскаго Величества Государыни Императрицы Маріи Ѳеодоровны попечительство о семействахъ воиновъ, призванныхъ на Дальній Востокъ, за исключеніемъ пожертвованій сего рода съ точнымъ указаніемъ мѣстности, на которую они должны распространяться. Послѣднія пожертвованія должны быть направляемы въ подлежащія земскія, городскія и сельскія установленія, на коихъ по закону лежитъ попеченіе о семействахъ помянутыхъ нижнихъ чиновъ.

3) суммы, поступающія на больныхъ и раненыхъ и устройство госпиталей и лазаретовъ, безъ указанія, въ чье вѣдѣніе онѣ жертвуются, должны быть направляемы въ распоряженіе Общества Краснаго Креста.

4) денежныя пожертвованія, поступающія на самыя разнообразныя потребности военнаго времени, но съ ясно указанною цѣлью, предоставить Министрамъ и Главноуправляющимъ, въ вѣдомство коихъ они поступаютъ, непосредственно направлять соотвѣтственно волѣ жертвователей, по сношеніи, въ случаѣ надобности, съ кѣмъ слѣдуетъ.

Изъясненныя предположенія особаго совѣщанія, 14-го марта 1904 года, удостоились Высочайшаго ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА утвержденія.

Объ изложенномъ имѣю честь сообщить Вамъ, милостивый государь, для зависящихъ распоряженій.

ЦИРКУЛЯРЪ МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКАГО КОМИТЕТА.

ПО КОРАБЛЕСТРОЕНІЮ.

№ 18. 19-го апрѣля 1904 года.

Прилагаемыя при семъ Правила и таблицы для изготовленія, испытанія и пріема въ казну стальныхъ проволочныхъ тросовъ, Морской Техническій Комитетъ, съ разрѣшенія Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, объявляетъ по Морскому вѣдомству, для руководства на будущее время портамъ и заводамъ.

ПРАВИЛА И ТАБЛИЦЫ

для изготовленія, испытанія и пріема въ казну стальныхъ проволочныхъ тросовъ различнаго назначенія и выдѣлки.

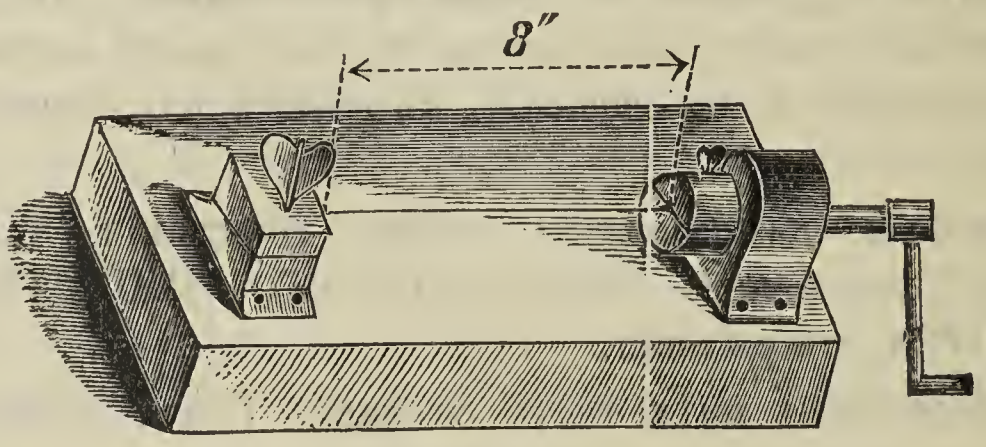
1. Проволока для троса должна быть выдѣлана изъ лучшей тигельной стали и должна быть покрыта чистымъ цинкомъ;

2. Число прядей, изъ которыхъ составленъ тросъ, а также число проволокъ въ каждой пряди показано въ прилагаемыхъ при семъ таблицахъ, въ которыхъ указанъ и допускъ въ толщинѣ троса въ миллиметрахъ, соотвѣтствующій каждой толщинѣ проволоки;

3. Тросъ долженъ быть равномѣрно вытянутъ при выдѣлкѣ и пряди должны имѣть одинаковый уголъ по всей длинѣ. Пеньковый сердечникъ долженъ быть надлежащихъ размѣровъ;

4. При испытаніи троса удлиненіе должно быть замѣтно лишь когда нагрузка достигнетъ $^1/_6$ разрывного усилія;

5. *Проба А.* Отъ каждой пряди берется по одной проволокѣ,

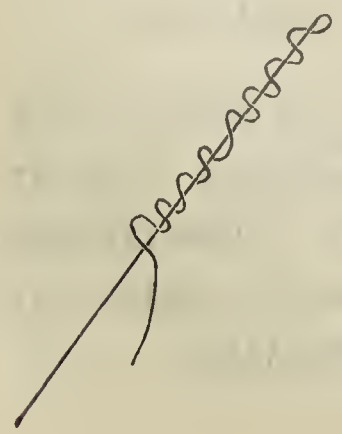


Фиг. 1.

которая скручивается на станкѣ, показанномъ на фиг. 1. Число оборотовъ на длинѣ 8 д. должно быть не меньше, чѣмъ показано въ таблицахъ.

Въ случаѣ, если одна изъ проволокъ окажется неудовлетворительною, разрѣшается испытать еще одну. Если двѣ проволоки изъ шести будутъ неудовлетворительны, то тросъ долженъ быть забракованъ.

Проба Б. Такое же число проволокъ должно быть взято для пробы *Б*; каждая проволока должна быть согнута вокругъ себя 8 разъ, какъ показано на фиг. 2, и затѣмъ выпрямлена безъ разрыва,



Фиг. 2.

и 6. Сверхъ пробъ *А* и *Б* проволока испытывается на разрывъ. Сопротивленіе разрыву должно быть отъ 94 до 106 тоннъ на квадратный дюймъ ея площади сѣченія, въ зависимости отъ діаметра.

ТАБЛИЦА № 1.

Негибкій, для стоячаго такелажа, обыкновеннаго спуска шестипрядный тросъ.

Толщина троса по окружности.		Число проволокъ въ пряди.	Число прядей въ тросѣ.	Число проволокъ въ тросѣ.	Толщина проволоки по діаметру.		Рвущая сила одной проволоки.	Разрывное сопротивленіе всего троса на испытаніи не менѣе тоннъ.	Число крученій на 8 д. длины. (Проба А).
Въ дюйм.	Въ м.-м.				№№	Въ м.-м.			
						отъ до		тоннъ.	
8	203,20	19	6	114	6	4,87—5,13		160	5
$7^1/_2$	190,50	19	6	114	7	4,59—4,69		141	6
7	177,80	19	6	114	8	4,11—4,31		123	7
$6^1/_2$	165,10	19	6	114	9	3,73—3,91		106	9
6	152,40	19	6	114	10	3,32—3,50		90	10
$5^1/_2$	139,70	19	6	114	11	2,97—3,14		76	11
5	127,00	19	6	114	$11^1/_2$	2,84—2,94		63	13
$4^1/_2$	114,30	19	6	114	12	2,69—2,84		51	14
4	101,60	19	6	114	13	2,33—2,51		40	16
$3^1/_2$	88,90	7	6	42	10	3,32—3,50		32	11
$3^1/_4$	82,55	7	6	42	11	2,97—3,14		27	13
3	76,20	7	6	42	12	2,69—2,84		24	14
$2^3/_4$	69,85	7	6	42	13	2,33—2,51		19	15
$2^1/_2$	63,50	7	6	42	13	2,33—2,51		16	17
$2^1/_4$	57,15	7	6	42	14	1,98—2,15		13	18
2	50,80	7	6	42	15	1,77—1,87		10	20
$1^3/_4$	44,45	7	6	42	16	1,60—1,70		8	22
$1^1/_2$	38,10	7	6	42	18	1,19—1,27		6	26
$1^1/_4$	31,75	7	6	42	18	1,19—1,27		$3^3/_4$	28
1	25,40	7	6	42	19	1,01—1,11		$2^1/_2$	33

Отъ 94 до 106 тоннъ на квадр. дюймъ сѣченія.

ТАБЛИЦА № 2.

Гибкій, для бѣгучаго такелажа, обыкновеннаго спуска шестипрядный тросъ.

Толщина троса по окружности.		Число проволокъ въ пряди.	Число прядей въ тросѣ.	Число проволокъ въ тросѣ.	Толщина проволоки по діаметру.		Рвущая сила въ одной проволокѣ.	Разрывное сопротивленіе всего троса на испытаніи не менѣе тоннъ.	Число крученій на длинѣ 8 д. дюймъ. (Проба А).
Въ дюйм.	Въ м.-м.				№ №	Въ м.-м.			
						отъ до		тоннъ.	
8	203,20	30	6	180	10	3,35—3,50		148	9
7½	190,50	30	6	180	11	2,97—3,14		130	11
7	177,80	30	6	180	12	2,69—2,84		113	14
6½	165,10	30	6	180	13	2,33—2,51		93	15
6	152,40	30	6	180	14	1,98—2,15		84	16
5½	139,70	24	6	144	15	1,77—1,87		71	16
5	127,00	24	6	144	16	1,62—1,67		59	17
4½	114,30	12	6	72	17	1,34—1,49		39	15
4	101,60	12	6	72	17½	1,27—1,34		31	17
3½	88,90	12	6	72	18	1,19—1,27		24	18
3¼	82,95	12	6	72	18½	1,11—1,19		20	22
3	76,20	12	6	72	19	1,04—1,09		17	25
2¾	69,85	12	6	72	20	0,88—0,91		14½	26
2½	63,50	12	6	72	21	0,78—0,83		11¾	28
2¼	57,15	12	6	72	22	0,68—0,73		9	33
2	50,80	12	6	72	23	0,60—0,66		7	36
1¾	44,45	12	6	72	24	0,53—0,58		5½	41
1½	38,10	12	6	72	25	0,48—0,525		4	47
1¼	31,75	12	6	72	26	0,43—0,45		2⅞	53
1	25,40	12	6	72	27	0,38—0,43		1¾	60

Отъ 94 до 106 тоннъ на квадр. дюймъ сѣченія.

ТАБЛИЦА № 3.

Гибкій, особой выдѣлки, тросъ въ восемь прядей.

Толщина троса по окружности.		Число проволокъ въ пряди.	Число прядей въ тросѣ.	Число проволокъ въ тросѣ.	Толщина проволоки по діаметру.		Рвущая сила одной проволоки.	Рвущая сила всего троса на испытаніи (*).	Діаметръ шхива.
Въ дюйм.	Въ м.-м.				№ №	Въ м.-м.			
						отъ—до		Въ тоннахъ.	Въ дюймахъ.
8	203,20	30	8	240	12½	2,50—2,66		130	40
7½	190,50	30	8	240	13	2,33—2,51		115	37,50
7	177,80	30	8	240	13½	2,15—2,33		100	35
6½	165,10	30	8	240	14	1,98—2,15		85	32,50
6	152,40	30	8	240	15	1,77—1,87		70	30
5½	139,70	24	8	192	14	1,98—2,15		70	27,50
5	127,00	24	8	192	15	1,77—1,87		55	25
4½	114,30	24	8	192	16	1,60—1,70		48	22,50
4	101,60	18	8	144	16	1,60—1,70		35	20
3½	88,90	18	8	144	16½	1,50—1,60		28	17,50
3¼	82,55	18	8	144	17	1,34—1,47		25	16,25
3	76,20	18	8	144	17½	1,27—1,34		22	15
2¾	69,85	18	8	144	18	1,19—1,27		19	13,75
2½	63,50	18	8	144	19	1,04—1,09		12	12,50
2¼	57,15	18	8	144	19½	0,91—1,01		12	11,25
2	50,80	18	8	144	20	0,86—0,91		10	10
1¾	44,45	18	8	144	21	0,78—0,83		6	8,75
1½	38,10	18	8	144	22	0,71—0,78		6	7,50
1¼	31,75	18	8	144	23	0,60—0,66		4½	6,25
1	25,40	18	8	144	25	0,48—0,525		2½	5,00

Отъ 94 до 106 тоннъ на квадр. дюймъ сѣченія.

(*) Числа этого столбца меньше тѣхъ, которыхъ можно ожидать въ дѣйствительности. Поэтому особенное вниманіе должно быть обращено на удовлетвореніе условію предыдущаго столбца, т. е. чтобы рвущая сила одной проволоки составляла отъ 94 до 106 тоннъ на квадр. дюймъ сѣченія.

ТАБЛИЦА № 4.

Гибкій тросъ кабельной работы.

Толщина троса по окружности.		Число проволокъ въ пряди.	Число прядей въ стрендѣ.	Число проволокъ въ стрендѣ.	Число стрендъ въ тросѣ.	Число проволокъ въ тросѣ.	Толщина проволоки по діаметру.		Рвущая сила одной проволоки.	Рвущая сила троса на испытаніи (*).	Діаметръ шкива.
Въ дюйм.	Въ м.-м.						№ №	Въ м.-м.			
								отъ—до		Въ тоннахъ.	Въ дюймахъ.
8	203, 20	10	6	60	6	360	14	1,98—2,15		135	32
7½	190, 50	10	6	60	6	360	14½	1,87—1,98		97	30
7	177, 80	10	6	60	6	360	15	1,77—1,87		97	28
6½	165, 10	10	6	60	6	360	16	1,60—1,70		75	26
6	152, 40	10	6	60	6	360	17	1,34—1,47		65	24
5½	139, 70	10	6	60	6	360	17½	1,27—1,34		57	22
5	127, 00	10	6	60	6	360	18	1,19—1,27		48	20
4½	114, 30	7	6	42	6	252	17	1,27—1,34		43	18
4	101, 60	7	6	42	6	252	18	1,19—1,27		34	16
3½	88, 90	7	6	42	6	252	18½	1,09—1,19		28	14
3¼	82, 55	7	6	42	6	252	19	1,04—1,09		24	13
3	76, 20	7	6	42	5	210	19	1,04—1,09		20	12
2¾	69, 85	7	6	42	5	210	20	0,86—1,91		15,50	11
2½	63, 50	5	6	30	5	150	19	1,04—1,09		14	10
2¼	57, 15	5	6	30	5	150	20	0,86—0,91		11	9
2	50, 80	4	6	24	5	120	20	0,86—0,91		7,50	8
1¾	44, 45	4	6	24	5	120	22	0,68—0,73		4,50	7
1½	38, 10	4	6	24	5	120	23	0,60—0,66		3,50	6
1¼	31, 75	4	6	24	5	120	24	0,53—0,58		2,25	5
1	25, 40	4	6	24	5	120	26	0,43—0,47		1,50	4

Отъ 94 до 106 тоннъ на квадр. дюймъ сѣченія.

(*) Числа этого столбца меньше тѣхъ, которыхъ можно ожидать въ дѣйствительности. Поэтому особенное вниманіе должно быть обращено на удовлетвореніе условію предыдущаго столбца, т. е. чтобы рвущая сила одной проволоки составляла отъ 94 до 106 тоннъ на квадр. дюймъ сѣченія.

СПИСОКЪ

нижнихъ чиновъ флота, погибшихъ во время военныхъ дѣйствій.

Объявленный въ циркулярахъ Главнаго Морского Штаба за №№ 112, 113, 128 и 133).

Убиты, погибли и пропали безъ вѣсти:

Погибли 12-го апрѣля при постановкѣ миннаго заграждения у Ляотешана:

На транспортѣ «Амуръ»:

Минные квартирмейстеры 1-й ст.: Дмитрій **Поповъ** и Николай **Вакуленко**; старшіе минеры: Степанъ **Востряковъ** и Александръ **Кенце**; минеры: Павелъ **Елисѣевъ**, Федоръ **Малковъ**, Иванъ **Цвѣтковъ**, Иванъ **Козулинъ**, Афанасій **Галкинъ**, Иванъ **Кречко**, Аверьянъ **Шарубинъ**, Арсеній **Немиро**, Иванъ **Дормозъ**; матросы 1-й ст.: Николай **Ивановъ**, Александръ **Сизовъ**, Яковъ **Токаревъ**, Антонъ **Жукъ**; матросы 2-й ст.: Густавъ **Лезоизъ** и Денисъ **Фоменко**.

Погибли въ бояхъ:

На миноносцѣ «Стерегущій»:

Комендоры: Филиппъ Васильевъ **Васильевъ** — (Смоленской губ., Бѣльскаго уѣзда); Кузьма Артемьевъ **Маіоровъ**—(Уфимской губ., Мензелинскаго уѣзда); Кузьма Ивановъ **Астаховъ**—(Рязанской губ., Сапожковскаго уѣзда), и Селиверстъ **Лкузинъ**; старшій минеръ Тимофей **Ливицкій**; минеры: Константинъ Евстафьевъ **Степановъ**—(Подольской губ., Кам.-Подольскаго уѣзда), Федоръ Степановъ **Черемухинъ** — (Тамбовской губ., Шатскаго уѣзда), и Инокентій Алексѣевъ **Денежкинъ** — (Вологодской губ., Никольскаго уѣзда); рулевой Михаилъ **Шимаровъ**; сигнальщики: Василій Яковлевъ **Кружко**—(Новгородской губ., Старорусскаго уѣзда) и Леонтій **Ивановъ**; матросы 1-й ст.: Лука Антиповъ **Пѣтуховъ**—(Новгородской губ., Старорусскаго уѣзда); Иванъ Артемьевъ **Гаври-**

люкъ—(Кіевской губ., Сквирскаго уѣзда); Афанасій Ивановъ **Карпухинъ**—(Тульской губ., Ефремовскаго уѣзда); Николай Осиповъ **Бондарь**—(Подольской губ., Проскуровскаго уѣзда); Тихонъ Порфирьевъ **Максименко**—(Тульской губ., Новосильскаго уѣзда); Михаилъ Васильевъ **Повалихинъ**—(Пензенской губ., Городищенскаго уѣзда), и Константинъ Михайловъ **Красниковъ**—(Орловской губ., Кромскаго уѣзда); матросы 2-й ст.: Платонъ Николаевъ **Николаевъ**—(Новгородской губ., Старорусскаго уѣзда), и Маркъ Григорьевъ **Лемешко**—(Полтавской губ. и уѣзда); маш. содер. 2-й ст. Иванъ Семеновъ **Алексѣевъ**—(Иркутской губ., Иркутскаго округа); маш. квар. 1-й ст.: Михаилъ Федоровъ **Бабкинъ**—(Вятской губ., Сарапульскаго уѣзда), и Иванъ Михайловъ **Бухаревъ** — (Казанской губ., Чистопольскаго уѣзда); маш. квар. 2-й ст.: Борисъ Логиновъ **Аксіоненко** — (Енисейской губ., Ачинскаго уѣзда); Александръ Денисовъ **Артамоновъ** — (Томской губ. и уѣзда); Иванъ Васильевъ **Харламовъ**—(Рязанской губ., Зарайскаго уѣзда), и Сергѣй Ивановъ **Зиминъ** — (Рязанской губ., Зарайскаго уѣзда); машинистъ 2-й ст. Василій Николаевъ **Новиковъ**—(Томской губ. и уѣзда); хоз. трюм. отсѣк. 2-й ст. Алексѣй Ивановъ **Булдаковъ**—(Томской губ., Каинскаго уѣзда); кочегар. квар. 2-й ст. Павелъ Васильевъ **Рогулинъ** — (Саратовской губ., Камышинскаго уѣзда); кочегары 1-й ст.: Александръ Васильевъ **Пономаревъ**—(Казанской губ., Козьмодемьянскаго уѣзда); Андрей Иполитовъ **Кобель**—(Минской губ., Слуцкаго уѣзда); Петръ Михайловъ **Хасановъ** — (Псковской губ., Холмскаго уѣзда), и Федоръ Антоновъ **Апришко**—(Полтавской губ., Гадячскаго уѣзда); кочегары 2-й ст.: Кузьма Захаровъ **Игнатовъ** — (Уфимской губ. и уѣзда); Тимофей Ивановъ **Зацѣпилинъ**—(Пензенской губ., Керенскаго уѣзда); Павелъ Петровъ **Батмановъ**—(Уфимской губ., Белебеевскаго уѣзда); Валентинъ Филипповъ **Комаровъ** — (Рязанской губ., Зарайскаго уѣзда); Кириллъ Павловъ **Коростинъ** — (Полтавской губ , Гадячскаго уѣзда), и Игнатій **Игнатовъ**; мин. машин. Федоръ Ивановъ **Тонкій** — (Архангельской губ., Пинежскаго уѣзда), и Тимофей Григорьевъ **Сапожниковъ**—(Вятской губ., Малмыжскиго уѣзда).

На миноносцѣ «Сильный»:

Рулевой Федоръ Ивановъ **Никитинъ** — (Псковской губ., Опольскаго уѣзда); маш. квар. 1-й ст. сверхсрочно-служащій Констан-

тинъ Степановъ **Щербаченко** — (Астраханской губ., Корежскаго уѣзда); маш. квар. 2-й ст. самост. управл. Николай Васильевъ **Голубевъ** — (Тверской губ., Кашинскаго уѣзда); машин. 1-й ст.: Иванъ Никитинъ **Поповъ** — (Московской губ. Верейскаго уѣзда), и Иванъ Алексѣевъ **Бѣлявскій**—(Томской губ., Каинскаго уѣзда); машин. 2-й ст.: Алексѣй Ивановъ **Илясовъ** — (Саратовской губ., Камышинскаго уѣзда), и Степанъ Архиповъ **Николаевъ**—(Тамбовской губ., Елатемскаго уѣзда); хоз. трюм. отсѣк. Николай Павловъ **Голубевъ**—(С.-Петербургской губ., Лужскаго уѣзда).

Пропали безъ вѣсти въ бою 26-го февраля сего года.

Команды миноносца «Рѣшительный»:

Кочегарный квартирмейстеръ 2-й ст. Михаилъ Максимовъ **Рудыхъ** — (Иркутской губ., Верхолежскаго уѣзда, Турской волости и села).

Команды миноносца «Властный»:

Машинный квартирмейстеръ 2-й ст. Трофимъ Марковъ **Потѣхинъ**—(Архангельской губ., Холмогорскаго уѣзда, Петровской волости, деревни Усть-Шерской).

Команды портового судна «Силачъ»:

Машинистъ Алексѣй Романовъ **Машковцевъ** (Вятской губ., Уржумскаго уѣзда, Косопоновской волости и села).

Команды эскадреннаго броненосца «Ретвизанъ».

Квартирмейстеръ Григорій Абрамовъ **Перегудко**—(Черниговской губ., Мглинскаго уѣзда, Поченской волости, деревни Витовки).

Команды миноносца «Стерегущій»:

Минеры: Павелъ Степановъ **Ситковъ**—(Оренбургской губ., Челябинскаго уѣзда, Куртамышевской волости, деревни Хмелевки),

и Василій Сергѣевъ **Новиковъ**—(Воронежской губ., Коротоянскаго уѣзда, Лѣво-Россоман. волости, села Павловки); кочегаръ 1-й ст. Алексѣй Александровъ **Осининъ**—(Казанской губ., Мамадышскаго уѣзда, Красногорской волости, села Гремяски); кочегары 2-й ст.: Иванъ Панкратовъ **Хитринскій** — (Рязанской губ., Зарайскаго уѣзда, Кругловской волости, деревни Миторъ), и Федоръ Антоновъ **Оптишко**—(Полтавской губ., Гадячскаго уѣзда, Петровской волости, села Коновалова); минно-машинный квартирмейстеръ 2-й ст. Федоръ Дмитріевъ **Юрьевъ** — (Вологодской губ., Сольвычегодскаго уѣзда, Алексѣевской волости и села).

Погибли въ боях 26-го февраля и 14-го марта сего года:

Команды миноносца «Стерегущій»:

Рулевой Архипъ Евлампіевъ **Худяковъ**—(Архангельской губ. и уѣзда, Яренчской вол. и села); сигнальщикъ Семенъ Ивановъ **Ворожцовъ** — (Вятской губ., Яранскаго уѣзда, Шешурчевской волости, дер. Михнева).

Команды миноносца «Выносливый»:

Подручный хоз. трюм. отс. Иванъ **Посолодинъ**—(С.-Петербургокой губ., мѣщанинъ г. Ладога).

ПЕНСІИ ИЗЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ.

Списокъ лицамъ, коимъ назначены пенсіи изъ эмеритальной кассы Морского вѣдомства.

За мартъ мѣсяцъ 1904 года.

Кому именно:	Количество пенсій въ годъ. Р. К.	За какое время службы.	Число платн. лѣтъ.
Контръ-адмираламъ:			
Павлу Ивановичу **Пташинскому** . . .	1 232—04	35	32
Іосифу Іосифовичу **Хмѣлевскому** . . .	1 232—04	35	32
Подполковнику по адмиралтейству Леониду Михайловичу **Катугину**	481—08	31	28
Вдовамъ и дѣтямъ:			
Умершихъ на службѣ:			
Генералъ-маіора, Маріи Павловнѣ **Меньшиковой**	555—09	35	28
Старшаго судостроителя, Александрѣ Николаевнѣ **Токаревской**	244—25	27	24
Сыну Александру	81—41	—	—
Подполковника корп. фл. шт., Генріетѣ Ниловнѣ **Михельсонъ**	По сокращенному сроку. 243—70	—	23
Дочери Вѣрѣ	81—23	—	—
Надворныхъ совѣтниковъ:			
Маріи Дмитріевнѣ **Петровой**	По сокращенному сроку. 128—93	—	13
Любови Алексѣевнѣ **Рѣшетнякъ** . . .	По сокращенному сроку. 209—85	—	18
Сыну Александру	69—95	—	—
Капитана по адмиралтейству, Вѣрѣ Константиновнѣ **Никитинской**	163—64	35	20
Сыну Константину	54—54	—	—
Дочерямъ: Ольгѣ.	54—54	—	—
Серафимѣ	54—54	—	—
Штабсъ-капитана корп. фл. шт., Анастасіи Дмитріевѣ **Климовой**	По сокращенному сроку. 133—89	—	14
Сыну Евгенію	44—63	—	—

Кому именно:	Количество пенсій въ годъ. Р. К.	За какое время службы.	Число. плати лѣтъ.
Коллежскаго секретаря, Маринѣ Іосифовнѣ **Алексѣевой**	По сокращенному сроку. 132—39	—	16
Сыновьямъ: Александру.	44—13	—	—
Вячеславу	44—13	—	—
Дочери Евгеніи	44—13	—	—
Титулярнаго совѣтника **Нижегородцева**, круглой сиротѣ, дочери Александрѣ . .	91—74	35	24
Коллежскаго асессора, Серафимѣ Леонтьевнѣ **Муравьевой**, за службу сына, капитана 2-го ранга	По сокращенному сроку. 257—24	—	25
Умершихъ пенсіонеровъ:			
Генералъ-маіора, Софіи Васильевнѣ **Рыковой**	104—14	35	8
Дѣйствительнаго статскаго совѣтника, Францискѣ Ивановнѣ **Далло**	218—42	27	9
Контръ-адмирала, Надеждѣ Александровнѣ **Рейнъ**	616—02	35	32
Дочерямъ: Елисаветѣ	205—34	—	—
Жозефинѣ.	205—34	—	—
Аннѣ.	205—34	—	—
Подполковника корп. фл. шт., Екатеринѣ Петровнѣ **Левицкой**	220—	30	26
Капитана корп. мор. арт., Юліи Ивановнѣ **Васильевой**.	128—93	31	17
Коллежскаго секретаря **Павлова**,			
Дочерямъ: Екатеринѣ	30—13	32	9
Ольгѣ	30—13	—	—
Круглымъ сиротамъ:			
Надворнаго совѣтника **Карпова**, дочери Лидіи	128—62	35	25
Подпоручика по адмиралтейству **Художилова**, дочери Аннѣ	21—60	29	7
Итого . . .	7 793 р. 12 к.		

НЕОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

ЗАЩИТА СЕВАСТОПОЛЯ «СЪ ВОДЫ» ВО ВРЕМЯ ОСАДЫ ЕГО СОЮЗНЫМИ ВОЙСКАМИ ВЪ 1854—55 ГОДАХЪ (*).

Если до сихъ поръ никто изъ историковъ обороны Севастополя 1854—55 гг. не освѣтилъ, съ достаточною яркостью, вліянія операцій и дѣйствій пароходо-фрегатовъ: 1) на оборону Севастополя и 2) на наступательныя дѣйствія непріятеля, то это только оттого, что большинство и даже почти всѣ историческія изслѣдованія и сочиненія по оборонѣ Севастополя составлялись и писались людьми, которымъ ближе и понятнѣе воздѣйствія на нее—военныхъ дѣйствій и операцій сухопутныхъ войскъ, чѣмъ воздѣйствіе—такихъ же дѣйствій и операцій нашихъ «съ воды», а потому естественно, что ими и было обращено почти все вниманіе на дѣйствія по оборонѣ и защитѣ Севастополя «съ берега», на дѣйствія же «съ воды» вовсе или очень мало ими обращалось вниманія. Кромѣ того, всѣ боевыя дѣйствія пароходо-фрегатовъ не были извѣстны имъ во всѣхъ подробностяхъ, ибо еще никто ихъ шканечные журналы въ подробностяхъ не изучалъ и не разбиралъ, между тѣмъ какъ ихъ дѣйствія «съ воды» въ связи съ обороною Севастополя «съ берега», должны быть изучены вполнѣ подробно, такъ какъ они, своими дѣйствіями по непріятельскимъ укрѣпленіямъ и непріятельскимъ войскамъ, много способствовали облегченію веденія защиты Севастополя, и въ особенности много содѣйствовали этому пароходо-фрегаты «Владиміръ», «Херсонесъ» и «Крымъ».

Я постараюсь своимъ изслѣдованіемъ насколько возможно освѣтить боевыя дѣйствія всѣхъ пароходо-фрегатовъ въ продол-

(*) См. «Морск. Сборн.» 1904 г., № 5.

женіе всей обороны Севастополя и, можетъ-быть, мнѣ удастся возстановить память о нихъ—не менѣе достославныхъ герояхъ-защитникахъ Севастополя «съ воды», чѣмъ и ихъ товарищи, моряки, достославные герои-защитники Севастополя «съ берега».

По моему мнѣнію, какъ тѣ, такъ и другіе вполнѣ заслужили своею геройскою защитой наименованія «чудо-богатырей» и вѣнца вѣчной славы и удивленія народовъ, за небывалую въ исторіи достославную защиту Севастополя. И я буду счастливъ, если мнѣ удастся только доказать: что не будь нашихъ пароходо-фрегатовъ на Севастопольскомъ рейдѣ, то та кровавая драма, которая началась 14 (26)-го сентября 1854 г., и которая длилась до 28-го августа (10-го сентября) 1855 г., не окончилась бы 12 (24)-го февраля 1855 г., т. е. въ день заложенія Волынскаго и Селенгинскаго редутовъ или же, самое позднее, 6 (18)-го іюня того же года, т. е. въ день перваго штурма Севастопольскихъ укрѣпленій союзными войсками и, благодаря тому, что пароходо-фрегаты сдержали въ эти дни натискъ непріятельскихъ войскъ,—Севастополь не палъ.

Большинство военно-боевыхъ дѣйствій пароходо-фрегатовъ, за все время осады Севастополя, нельзя причислить къ морскимъ военно-боевымъ операціямъ, если строго придерживаться военно-морской стратегіи, но ихъ, по важности воздѣйствія на непріятеля, нельзя причислить и къ простымъ военно-морскимъ демонстраціямъ или предпріятіямъ съ цѣлью отвлечь вниманіе противника и они ближе всего подходятъ къ опредѣленію такихъ дѣйствій въ сухопутной войнѣ,—къ «вылазкамъ», потому что военно-боевыя дѣйствія пароходо-фрегатовъ были направлены такъ же, какъ и военно-сухопутныя «вылазки», противъ непріятельскихъ работъ по устройству укрѣпленій вокругъ Севастополя и «для удержанія непріятеля въ безпрестанной тревогѣ» (*); вотъ почему вице-адмиралъ Нахимовъ (**),

(*) «Восточная война 1853—56 гг.», генералъ-лейтенанта Богдановича, т. III, гл. XXV, стр. 170.

(**) Копія рапорта командующаго эскадрою судовъ Черноморскаго флота, вице-адмирала Нахимова, къ командиру Севастопольскаго порта отъ 24-го ноября 1854 г., № 588. Дѣло за № 1 821 связки № 62 въ Черноморскомъ центральномъ военно-морскомъ архивѣ, въ дѣлахъ 3-го стола штаба Черноморскаго флота и портовъ за 1854 г.

а затѣмъ и наши многоуважаемые историки—генералъ-лейтенантъ Богдановичъ (*) и генералъ-адъютантъ Тотлебенъ (**) совершенно правильно называютъ дѣйствіе 24-го ноября (6-го декабря) 1854 г. пароходо-фрегатовъ «Владиміръ» и «Херсонесъ»—«морскою вылазкой».

Для большей ясности тѣхъ услугъ, которыя оказаны были оборонѣ Севастополя въ 1854—55 г. пароходо-фрегатами вообще и въ особенности пароходо-фрегатомъ «Владиміръ», а также для лучшаго уясненія всѣхъ ихъ дѣйствій противъ непріятельскихъ укрѣпленій, за все время осады Севастополя, надо вспомнить, что наиболѣе слабымъ мѣстомъ нашей оборонительной линіи въ Севастополѣ считались тогда: I, II, III и IV бастіоны, ибо, какъ пишетъ нашъ историкъ генералъ-лейтенантъ Богдановичъ:—«Со времени высадки союзниковъ все наше вниманіе было обращено къ Сѣверной сторонѣ, наиболѣе угрожаемой непріятелемъ, а на Южной сторонѣ работы были почти вовсе прекращены» (***) и затѣмъ далѣе пишетъ, что «вооруженіе Южной стороны, послѣ высадки непріятеля, увеличилось только 27 орудіями и состояло къ 14 (26)-му сентября большею частью изъ артиллеріи незначительнаго калибра. Только правая часть оборонительной линіи между V и VII бастіонами, въ нѣкоторой степени могла считаться обезпеченною отъ атаки открытою силой, остальная же часть отъ V бастіона до Большой бухты, на протяженіи болѣе 5 верстъ была совершенно доступна». Генералъ-адъютантъ же Тотлебенъ о той же самой части нашей оборонительной линіи пишетъ такъ: «на Корабельной сторонѣ обширные промежутки между III бастіономъ, Малаховою башней, II и I бастіонами были совершенно открыты и получали съ этихъ укрѣпленій только весьма слабую оборону» (****). А эта-то часть оборонительной линіи (****) Севастополя, почти

(*) «Восточная война» генералъ-лейтенанта Богдановича, т. III, гл. XXV, стр. 182.

(**) «Описаніе обороны г. Севастополя», генералъ-адъютанта Тотлебена, ч. I, гл. XXI, стр. 538.

(***) «Восточная война», генералъ-лейтенанта Богдановича, т. III, гл. XXI, стр. 59 и 60.

(****) «Описаніе обороны г. Севастополя», генералъ-адъютанта Тотлебена, ч. I гл. XI, стр. 238.

за все время осады, наиболѣе сильно-то и подвергалась нападеніямъ непріятеля.

Малаховъ курганъ, III и IV бастіоны были самыми главными пунктами стремленія непріятеля къ завладѣнію. Поэтому-то сначала Корниловъ, а потомъ и Тотлебенъ, хорошо зная слабыя мѣста оборонительной линіи, старались усилить ихъ всевозможными мѣрами: то они насыпаютъ новые фасы къ старымъ бастіонамъ и увеличиваютъ высоту и толщину прежнихъ фасовъ, то—устраиваютъ между ними новыя батареи и для поддержанія ихъ еще съ моря вице-адмиралъ Корниловъ 21-го сентября (3-го октября) 1854 г. отдаетъ приказы за №№ 95 и 96, которыми опредѣляетъ обязанности пароходо-фрегатовъ такъ: «чтобы согласовать дѣйствія пароходовъ, при оборонѣ Севастополя съ распоряженіями, сдѣланными для того же предмета на сухомъ пути—говорится въ приказѣ № 95:—«назначаются пароходамъ слѣдующія позиціи» (*), и затѣмъ въ приказѣ № 96 говоритъ, что: «Въ случаѣ, если бы непріятель, пользуясь численнымъ превосходствомъ своимъ, осилилъ войска наши, расположенныя на лѣвомъ флангѣ, т. е. за Корабельною слободкой и около Малахова кургана и оттѣснилъ ихъ, пароходы должны быть готовы немедленно принять къ себѣ ретирующихся», при этомъ «для доставленія боковой обороны лѣвому флангу» оборонительной линіи имъ назначены были пароходо-фрегаты «Владиміръ» и «Крымъ», а дабы непріятель въ случаѣ наступленія, не могъ перейти Ушакову балку,—то назначенъ былъ пакетботный пароходъ «Эльборусъ» и въ помощь ему пароходо-фрегаты «Владиміръ» и «Крымъ», «для дѣйствія вдоль праваго фланга нашей оборонительной линіи» (**). Пароходо-фрегаты «Бессарабія», «Громоносецъ» и «Одесса» назначены были «для дѣйствія вдоль долины Инкерманской», а «для содѣйствія нашимъ войскамъ при ихъ движеніи въ этой долинѣ» 1) спеціально назначенъ былъ пароходо-фрегатъ «Херсонесъ». Благодаря всѣмъ вышеуказаннымъ мѣрамъ вице-

(*) «Матеріалы для исторіи обороны Севастополя и для біографіи Владиміра Алексѣевича Корнилова», капитанъ-лейтенанта Жандра, стр. 242.

(**) Тамъ же, стр. 243.

адмирала Корнилова, союзныя непріятельскія войска произведя 17 (29)-го сентября 1854 г. рекогносцировку, приступили къ правильной осадѣ Севастополя (*), т. е. непріятель именно и исполнилъ то, къ чему стремился вице-адмиралъ Корниловъ, какъ пишетъ генералъ-лейтенантъ Богдановичъ, а именно: «чтобы непріятель, не осмѣлясь атаковать ихъ (т. е. укрѣпленія Южной стороны) открытою силой, приступилъ бы къ правильной осадѣ и тѣмъ далъ бы время гарнизону довершить работы, предпринятыя для прикрытія Севастополя» (**).

Пароходо-фрегаты свято хранили завѣтъ данный адмираломъ Корниловымъ до послѣдняго дня осады Севастополя и, въ самые трудные моменты для лѣваго фланга оборонительной линіи неизмѣнно становились на свои боевыя позиціи, указанныя адмираломъ Корниловымъ, несмотря на то, что французы, утвердившись на Киленъ-балочныхъ высотахъ 28-го іюня (10-го іюля) 1855 г., тамъ «заложили пять батарей, вооруженныхъ 25 орудіями»—говоритъ генералъ-лейтенантъ Богдановичъ:—«которыя могли не допускать наши пароходы въ Киленъ бухту» (***), что было сдѣлано согласно мнѣнія союзныхъ главнокомандующихъ, которые, на совѣтѣ 10 (22)-го іюня 1855 г., отказались на время отъ штурма и рѣшили обратиться къ постепенной атакѣ, при чемъ было рѣшено «усилить огонь по рейду, чтобы не позволить нашимъ пароходамъ занимать выгодныя для ихъ дѣйствія позиціи, какъ напр. въ устьѣ Киленъ бухты» (****), но и это не удержало нашихъ пароходо-фрегатовъ и въ особенности парохода-фрегата «Владиміръ», который ежедневно, начиная съ конца сентября 1854 г., стойко выстаивалъ на своей боевой позиціи—противъ устья Киленъ-балочной бухты, оставляя ее лишь изрѣдка какъ напр. 2 (14)-го ноября 1854 г.—для оказанія помощи судамъ, потерпѣвшимъ бѣдствіе во время шторма; 24-го ноября (6-го декабря) того же года — для участія въ «морской вылазкѣ» совмѣстно съ пароходо-фрегатомъ «Херсонесъ»; 9 (21)-го ноября

(*) «Восточная война», генералъ-лейтенанта Богдановича, т. III, гл. XXI, стр. 69.

(**) Тамъ же, т. III, гл. XXI, стр. 59.

(***) Тамъ же, т. III, гл. XXXII, стр. 404.

(****) Тамъ же, т. III, гл. XXXII, стр 402.

этого же года — для снятія съ мели брандера, ставшаго на мель у Сѣвернаго маяка, и наконецъ 22-го октября (3-го ноября) тоже того же года—для перевозки войскъ съ Сѣверной стороны въ Ушакову балку и на Екатерининскую пристань, которыми предположено было главнокомандующимъ княземъ Меншиковымъ черезъ день, т. е. 24-го октября (5-го ноября) произвесть атаку праваго фланга непріятельскихъ войскъ. За исключеніемъ этихъ дней пароходо-фрегатъ «Владиміръ» безсмѣнно находился на самой опасной позиціи Севастопольскаго рейда, но и другіе пароходо-фрегаты, «Крымъ» «Громоносецъ», «Бессарабія» и «Одесса», оставляли изрѣдка назначенныя имъ боевыя позиціи, какъ видно изъ записей въ шканечныхъ журналахъ. Такъ напр.: пароходо-фрегатъ «Одесса» съ сентября 1854 г. по 19 (31)-е марта 1855 г. дежуритъ у бона и перевозитъ войска, а затѣмъ 19(31)-го марта 1855 г. вступаетъ на Киленъ-балочную позицію, на которой и находится, черезъ сутки въ дежурствѣ, до 19(31)-го августа 1855 г., когда, какъ записано въ его шканечномъ журналѣ: «Въ $5^1/_2$ час. (пополуночи) мы снялись съ якоря и стали на мѣсто, гдѣ долженъ находиться дежурный пароходъ, противъ Ушаковой балки, для обстрѣливанія II бастіона на сутки» (*). Пароходо-фрегату «Крымъ», по приказу адмирала Корнилова за № 95, вмѣстѣ съ пароходо-фрегатомъ «Владиміръ» было назначено «для дѣйствія вдоль Киленъ-балочной бухты и по высотамъ окружающимъ ее и для доставленія боковой обороны лѣвому флангу нашей оборонительной линіи» (**), стоять на позиціи вмѣстѣ съ пароходо-фрегатомъ «Владиміръ», но онъ на ней не находился постоянно, ибо въ шканечныхъ журналахъ 1855 г. другихъ пароходо-фрегатовъ по этому поводу имѣются записи, доказывающія, что функціи по поддержкѣ, оборонѣ и защитѣ Севастополя, пароходо-фрегата «Крымъ», по чьему-то приказанію измѣнялись, но по чьему приказанію—

(*) Дѣло за №№ 2 538 и 2 628 Черном. центр. военно-морск. архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Одесса», см.: съ 18-го сентября 1854 г. по 19-е марта 1855 г.; съ 27-го мая по 3-е іюня 1855 г.; съ 7-го іюня по 14-е августа 1855 г., стр. 114.

(**) «Матеріалы для исторіи обороны Севастополя», капитанъ-лейтенанта Жандра, гл. III, стр. 242 и 243.

доискаться въ архивныхъ дѣлахъ невозможно, такъ какъ тамъ, за время обороны Севастополя, почти никакихъ нѣтъ дѣлъ, а это послѣднее обстоятельство станетъ весьма понятнымъ, если принять во вниманіе слова донесенія начальника штаба инспектора ластовыхъ командъ, рабочихъ экипажей и арестантскихъ ротъ, отъ 21-го октября 1854 г., за № 4570, въ которомъ онъ доносилъ въ штабъ Черноморскаго флота, что: «всѣ штабъ- и оберъ-офицеры, писаря и вахтеры ластовыхъ командъ тамошняго порта (т. е. Севастопольскаго), по распоряженію высшаго начальства, находятся по укрѣпленіямъ внутри города, а потому ходъ дѣлъ въ канцеляріяхъ съ 15-го числа прошлаго сентября пріостановленъ» (*), а потому вслѣдствіе этого приходится брать только тѣ голые факты, которые записаны въ шканечныхъ журналахъ другихъ пароходо-фрегатовъ, не разыскивая, кѣмъ и когда сдѣлано то или другое распоряженіе. И вслѣдствіе того, что журнала пароходо-фрегата «Крымъ» за 1855 г. нѣтъ, то весьма трудно точно опредѣлить: гдѣ этотъ пароходо-фрегатъ находился и что дѣлалъ, и это можно съ точностью сдѣлать только по записямъ его шканечнаго журнала за 1854 г., а именно: въ шканечномъ журналѣ этого пароходо-фрегата за 1854 г. записано, что: 21-го сентября (30-го октября), въ началѣ 10 часа утра, по распоряженію начальника штаба, изъ Ушаковой балки перешли въ Киленъ-балочную, гдѣ пароходо-фрегатъ безпрерывно находился до 15 (27)-го октября, а съ 19 (31)-го октября по конецъ 1854 г. пароходо-фрегатъ «Крымъ» занималъ по очереди позиціи—то противъ Киленъ-балочной бухты, то для охраны бона отъ поползновенія непріятеля прорвать его и ворваться на рейдъ (**), при чемъ 26-го ноября (8-го декабря) 1854 г., когда пароходо-фрегатъ стоялъ на позиціи противъ Киленъ, балки, онъ осчастливленъ былъ посѣщеніемъ Его Императорскимъ Высочествомъ Великимъ Княземъ Михаиломъ Николаевичемъ, о чемъ въ шканечномъ журналѣ этого пароходо-фрегата

(*) Дѣло за № 487, связка № 42 за 1854 г. Черном. центр. военно-морск. архива, въ дѣлахъ 3-го стола штаба Черноморскаго флота и портовъ.

(**) Дѣло за № 2536 Черном. центр. военно-морск. архива, шканечный журналъ пароходо-фрегата «Крымъ», 1854 г., начиная со стр. 105 до конца года.

объ этомъ событіи записано такъ: «Въ $^3/_4$ 7 часа (пополуночи) подняли пары, стали противъ Киленъ балки. Въ 2 часа (пополудни) на высотахъ надъ пороховымъ погребомъ непріятель открылъ работы, мы начали пальбу по непріятелю. Въ началѣ 4 часа (пополудни) Великій Князь Михаилъ Николаевичъ изволилъ смотрѣть у насъ пальбу» (*). Въ 1855 же г., какъ имѣются записи въ шканечныхъ журналахъ пароходо-фрегата «Херсонесъ», пароходо-фрегатъ «Крымъ» съ мая мѣсяца по 20-е іюля (1-е августа) 1855 г. вмѣстѣ съ пароходо-фрегатами «Херсонесъ», «Одесса» и «Бессарабія» дежурилъ поочередно на позиціи противъ Ушаковой балки, а съ 20-го іюля (1-го августа) дежурятъ тамъ же поочередно по два парохода-фрегата, въ числѣ которыхъ состоитъ пароходо-фрегатъ «Крымъ», о чемъ имѣется запись въ шканечномъ журналѣ пароходо-фрегата «Херсонесъ» слѣдующаго содержанія: «20-го іюля (1-го августа) 1855 г. Въ началѣ 6 часа (пополуночи) паръ былъ готовъ, для вступленія въ дежурство вмѣстѣ съ пароходомъ «Крымъ» (**). Въ шканечномъ же журналѣ 1855 г., пароходо-фрегата «Громоносецъ», относительно мѣстонахожденія пароходо-фрегата «Крымъ» до мая мѣсяца 1855 г., имѣется слѣдующая запись 8 (20)-го февраля 1855 г.: «Въ $^1/_4$ 7 часа (пополудни) перешли къ бону на дежурство и пароходъ «Крымъ» (***).

Болѣе точное указаніе, что пароходо-фрегатъ «Крымъ», который долженъ былъ находиться вмѣстѣ съ пароходо-фрегатомъ «Владиміръ» на позиціи противъ Киленъ-балочной бухты, не находился постоянно тамъ, имѣется въ шканечномъ журналѣ 120-пуш. корабля «В. К. Константинъ», въ которомъ записано, что: 2 (14)-го февраля 1855 г. «выходили къ бону на дежурство пароходы «Крымъ» и «Громонесецъ», для наблюденія за

(*) Дѣло за № 2 536 Черном. центр. военно-морск. архива, шканечный журналъ пароходо-фрегата «Крымъ», 1854 г., стр. 10, дополн. шкан. журн.

(**) Дѣло за №№ 2 540 и 2 632 Черном. центр. военно-морск. архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Херсонесъ».

(***) Дѣло за №№ 2 537 и 2 630 того же архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Громоносецъ», стр. 15.

непріятельскимъ флотомъ» (*), а 5 (17)-го февраля того же г. записано, что выходили туда же пароходо-фрегаты «Крымъ» и «Бессарабія» (*), а несеніе дежурства у бона по очереди, пароходо-фрегатами, продолжалось до марта 1855 г., съ какового времени вмѣсто нихъ начали ходить вооруженные катера, для наблюденія въ ночное время за непріятельскимъ флотомъ, а пароходо-фрегаты съ этого времени, какъ сказано въ шканечномъ журналѣ 120-пуш. корабля «В. К. Константинъ», «ходили по очереди на ночь на позицію на лѣвый флангъ Волынскаго редута» (**). Одна только изъ записей въ шканечномъ журналѣ пакетботнаго парохода «Эльборусъ» даетъ намъ указаніе на то, что всѣ измѣненія въ распредѣленіи пароходо-фрегатовъ по позиціямъ дѣлались по приказамъ командующаго эскадрою, а именно: 8 (20)-го августа 1855 г. въ шканечномъ журналѣ пакетботнаго парохода «Эльборусъ» записано: «Сего числа, по приказу командующаго эскадрою, пароходъ «Эльборусъ» назначенъ вступить въ очередь въ дежурство съ пароходами «Громоносецъ», «Одесса», «Бессарабія», «Крымъ» и «Херсонесъ» (***), но, однако, приказовъ такихъ ни за время командованія эскадрою вице-адмирала Нахимова, ни за время, вступившаго въ командованіе тою эскадрой 16 (28)-го марта 1855 г. контръ-адмирала Юхарина (****)—нѣтъ въ архивѣ и, по всѣмъ вѣроятіямъ, во время затопленія кораблей 27-го августа (8-го сентября) 1855 г. всѣ дѣла и приказы по эскадрѣ Черноморскаго флота, за время всей осады Севастополя, начиная со дня смерти вице-адмирала Корнилова, не были свезены на берегъ и затонули вмѣстѣ съ кораблями.

Теперь посмотримъ, насколько въ точности выполнялъ пароходо-фрегатъ «Херсонесъ» приказъ № 95, незабвеннаго адмирала Корнилова, по которому позиція его находилась: противъ Инкермана, для дѣйствія вдоль долины Инкерманской по

(*) Дѣло за №№ 2 510 и 2 617 Черном. центр. военно-морск. архива, шканечные журналы 120-пуш. корабля «В. К. Константинъ», стр. 33 и 36.

(**) Тамъ же, стр. 93.

(***) Дѣло за №№ 2 556 и 2 629 того же архива, шканечные журналы пакетботнаго парохода «Эльборусъ», стр. 104.

(****) Дѣло за №№ 2 510 и 2 617 того же архива, шканечные журналы 120-пуш. корабля «В. К. Константинъ», стр. 80.

непріятелю, который показался бы въ оной и для содѣйствія нашимъ войскамъ при ихъ движеніяхъ въ долинѣ» (*). Изъ записей въ его шканечномъ журналѣ видно, что пароходо-фрегатъ «Херсонесъ» 21-го сентября (3-го октября) 1854 г. «Въ $9^1/_2$ час. (пополуночи) снялись съ якоря, какъ записано въ его шканечномъ журналѣ, и перешли къ Георгіевскимъ погребамъ; стали на якорь на глубинѣ 17 ф.; завезли съ кормы гусекъ, которымъ поставили пароходъ лѣвымъ бортомъ къ высотамъ Инкерманскимъ (**) и затѣмъ, начиная съ этого дня и по 22-е ноября (4-е декабря) 1854 г. пароходо-фрегатъ «Херсонесъ» стоитъ на томъ же мѣстѣ, не переставая дѣйствовать изъ своихъ орудій: по непріятельскимъ войскамъ, появлявшимся на Инкерманскихъ высотахъ и по непріятельской батареѣ, устроенной на тѣхъ же высотахъ противъ Генуэзской башни (***). Съ 22-го ноября (4-го декабря) по 2 (14)-е декабря 1854 г. пароходо-фрегатъ «Херсонесъ»: 1) ходилъ на «морскую вылазку» 24-го ноября (6-го декабря) и 2) на дежурство къ бону, а 2 (14)-го декабря пароходо-фрегатъ «Херсонесъ» снова становится на свою прежнюю позицію и въ его шканечномъ журналѣ объ этомъ записано такъ: «Въ $^1/_2$ 8 часа (пополуночи) стали на якорь у Сухарныхъ заводовъ. Въ началѣ 9 часа на батарею IV створнаго маяка были отправлены изъ команды 21 челов. при лейтенантѣ Альтманѣ. Въ $^1/_2$ 11 часа пароходъ «Одесса», бывшій на позиціи въ Черной рѣчкѣ, снялся съ якоря и слѣдовалъ къ Сѣверной сторонѣ» (****), который 22-го ноября (6-го декабря) этого года пришелъ на смѣну на позицію пароходо-фрегата «Херсонесъ» (*****).

Затѣмъ, начиная съ 2 (14)-го декабря 1854 г. по 22-е февраля (6-е марта) 1855 г., пароходо-фрегатъ «Херсонесъ» стоитъ безсмѣнно на позиціи, назначенной приказомъ адмирала Корнилова, но 22-го февраля (6-го марта) 1855 г. сначала ему

(*) «Матеріалы для исторіи обороны Севастополя», капитанъ-лейтенанта Жандра, гл. III, стр. 243.

(**) Дѣло за №№ 2 540 и 2 632 Черном. центр. военно-морск. архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Херсонесъ», со стр. 65.

(***) Тамъ же, со стр. 65 по 95.

(****) Тамъ же, стр. 101.

(*****) Тамъ же, стр. 95.

пришлось подтянуться къ хутору 42-го флотскаго экипажа вслѣдствіе того, что непріятель открылъ очень мѣткій огонь по пароходу изъ вновь устроенной батареи на возвышенности новой дороги и изъ штуцеровъ изъ траншей (*), а затѣмъ около 1 (13)-мъ апрѣля 1855 г. онъ и совершенно покидаетъ назначенную ему адмираломъ Корниловымъ боевую позицію и переходитъ на позицію противъ Киленъ-балочной бухты (**), вступивъ въ общую очередь дежурства здѣсь съ другими пароходо-фрегатами, хотя между 22-мъ февраля (6-мъ марта) и 1 (13)-мъ апрѣля 1855 г. пароходо-фрегатъ «Херсонесъ» изрѣдка все-таки становился на прежнюю свою Чернорѣченскую боевую позицію у Сухарныхъ заводовъ (***), для стрѣльбы по непріятельскимъ войскамъ и батареямъ, но большую часть этого времени онъ стоялъ на якорѣ на рейдѣ противъ Ушаковой балки (****), и между Павловскимъ мыскомъ и Аполлоновою балкой (*****).

Всѣ приведенныя выписки изъ шканечныхъ журналовъ пароходо-фрегатовъ и другихъ судовъ подтверждаютъ вполнѣ тѣ мои слова, что изъ всѣхъ пароходо-фрегатовъ, находившихся на Севастопольскомъ рейдѣ во время обороны Севастополя, только одинъ единственный пароходо-фрегатъ «Владиміръ», отъ начала обороны до конца ея, безсмѣнно и почти безпрерывно, находился на назначенной ему боевой позиціи, стойко обороняя лѣвый флангъ оборонительной линіи Севастополя отъ поползновеній и коварныхъ замысловъ на него непріятеля, подтвержденіе чего мы находимъ во многихъ архивныхъ документахъ того времени, а именно: въ шканечныхъ журналахъ: 120-пуш. корабля «В. К. Константинъ», 120-пуш. корабля «Двѣнадцать Апостоловъ» и въ «Морскомъ Сборникѣ» 1855 г., изъ которыхъ въ шканечномъ журналѣ 120-пуш. корабля «Двѣнадцать Апостоловъ» записано, что: 27-го сентября

(*) Дѣло за №№ 2 540 2 632 Черномор. центр. военно-морск. архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Херсонесъ», стр. 19, кн. II.

(**) Тамъ же, стр. 38.

(***) Тамъ же, со стр. 30 по 36.

(****) Тамъ же, стр. 24—30.

(*****) Тамъ же, стр. 39.

(9-го октября) 1854 г. «съ парохода «Владиміръ» было сдѣлано у Киленъ-балочной бухты по непріятелю 7 пушечныхъ выстрѣловъ» (*), а въ шканечномъ журналѣ 120-пуш. корабля «В. К. Константинъ» 28-го сентября (10-го октября) 1854 г., въ нѣсколькихъ мѣстахъ, записано, что пароходо-фрегатъ «Владиміръ» стрѣлялъ по непріятелю, стоя за I бастіономъ у Киленъ балки» (**) и наконецъ въ «Морскомъ Сборникѣ» о дѣйствіяхъ парохода-фрегата «Владиміръ» говорится, что «въ сентябрѣ 1854 г. онъ (т. е. непріятель) началъ воздвигать одну батарею на горѣ противъ Киленъ-балочной бухты... Пароходъ «Владиміръ» сталъ мѣшать его работамъ» (***), а далѣе 9 (21)-го октября того же г. говорится, что пароходо-фрегатъ въ $5^1/_2$ час. (пополудни) перешелъ «на позицію противъ Киленъ балки и сталъ на якорь на случай ночного штурма города» (****), ибо въ этотъ день утромъ онъ ходилъ къ хутору 42-го флотскаго экипажа на пробную стрѣльбу.

Я думаю, что можно быть смѣло увѣреннымъ, что вѣчно благодарная Россія и русскій флотъ никогда не забудутъ геройскихъ подвиговъ Григорія Ивановича Бутакова 2-го при защитѣ Севастополя «съ воды» въ войну 1854—55 гг., какъ не забыла Россія подвиговъ героевъ Севастополя, адмираловъ: Корнилова, Нахимова, Истомина и Перелешина, и надо думать, что и прахъ этого доблестнаго и незабвеннаго героя, который былъ душою защиты оборонительныхъ линій Севастополя «съ воды», займетъ мѣсто рядомъ съ прахомъ адмираловъ: Лазарева, Шестакова, Корнилова, Нахимова, Истомина и Перелешина.

Между тѣмъ какъ благодаря Григорію Ивановичу Бутакову—наши современныя суда могутъ составлять стройныя эскадры,

---

(*) Дѣло за № 2 520 Черном. центр. военно-морск. архива, шканечный журналъ 120-пуш. корабля «Двѣнадцать Апостоловъ», стр. 40.

(**) Дѣло за №№ 2 510 и 2 617 того же архива, шканечные журналы 120-пуш. корабля «В. К. Константинъ», стр. 56, 57 и 58.

(***) «Морск. Сборн.», т. XVIII, 1855 г., № 10, отд. уч.-лит., «Матеріалы для исторіи обороны Севастополя», стр. 363.

(****) Тамъ же, стр. 367.

потому что имъ составлены и разработаны «Эволюціи для судовъ флота»; благодаря Григорію Ивановичу Бутакову—мы имѣемъ прекрасную сигнализацію, равной каковой почти нѣтъ ни въ одномъ флотѣ; благодаря Григорію Ивановичу Бутакову, мы имѣемъ прекрасныя «Правила своза десанта на берегъ», благодаря которымъ наши судовые десантные отряды могли участвовать, наравнѣ со всѣми остальными европейскими отрядами въ послѣднее «Боксерское возстаніе» въ Китаѣ 1900—01 г., при взятіи фортовъ Таку, а также—Тянь-тзина, Бейштана, Нью-чуанга и въ международномъ десантномъ отрядѣ, подъ начальствомъ лично храбраго, но несчастливаго въ военномъ отношеніи, англійскаго адмирала Сеймура.

Эти правила о свозѣ десанта на берегъ настолько полно были разработаны Григоріемъ Ивановичемъ Бутаковымъ и въ нихъ все было предусмотрѣно до такихъ мелочей, что снабженіе нашихъ десантныхъ отрядовъ съ судовъ нисколько не уступало иностраннымъ морскимъ десантнымъ отрядамъ... Нѣтъ ни одной отрасли въ современномъ военно-морскомъ дѣлѣ россійскаго флотъ, которой не коснулась бы рука незабвеннаго Григорія Ивановича Бутакова и его обширный пытливый умъ не работалъ бы надъ чѣмъ-нибудь, и Григоріемъ Ивановичемъ Бутаковымъ смѣло можетъ гордиться наша Великая Матушка Россія и ея флотъ, какъ достойнымъ сыномъ своей родины, который былъ готовъ жизнь свою положить за Царя и Отечество.

Непріятельскія союзныя войска, высадившись въ Евпаторіи и у мыса Лукула и разбивъ наши войска 8 (20)-го сентября 1854 г., двинулись 10 (22)-го сентября на Севастополь вслѣдъ за нашею арміей, отступившей въ большомъ безпорядкѣ (*)—сначала на рѣчку Кача, а затѣмъ и къ Севастополю.

11 (23)-го сентября главнокомандующій князь Меншиковъ со всею своею арміей оставилъ Севастополь, для занятія фланговой позиціи и какъ пишетъ генералъ-адъютантъ Тотлебенъ «для угроженія непріятелю въ случаѣ его наступленія къ Севастополю и для того, чтобы обезпечить сообщеніе съ Перекопомъ».

(*) «Восточная война», генералъ-лейтенанта Богдановича, т. III, гл. XXI, стр. 44.

Онъ ушелъ къ Бахчисараю, предоставивъ оборонять Севастополь: морякамъ, саперамъ, резервнымъ баталіонамъ 13-й пѣхотной дивизіи (*) и судамъ Черноморскаго флота, часть старыхъ изъ нихъ приказавъ затопить поперекъ входа на рейдъ между Александровскою и Константиновскою батареями и ввѣрилъ охрану и оборону Севастополя генералъ-адъютанту, вице-адмиралу Владиміру Алексѣевичу Корнилову.

Вице-адмиралъ Корниловъ 13 (25)-го сентября распорядился поставить пароходо-фрегаты «Бессарабія», «Одесса», «Громоносецъ» и «Эльборусъ» у Сѣверной пристани, а «Херсонесъ», «Грозный», «Владиміръ» и «Крымъ» возлѣ батареи № 4, для прикрытія нашихъ войскъ—на случай отступленіи ихъ за Сухую балку, но маршалъ Сентъ-Арно, главнокомандующій французской арміи, получивъ 12 (24)-го сентября свѣдѣнія о нахожденіи будто бы сильной русской батареи на лѣвомъ флангѣ Сѣверныхъ укрѣпленій, а также еще и получивъ свѣдѣнія о затопленіи кораблей на рейдѣ, что лишало союзную армію весьма важнаго фактора войны, а именно: содѣйствія флота при нападеніи на Севастополь, отмѣнилъ вовсе нападеніе на него съ Сѣверной стороны, хотя лордъ Рогланъ, главнокомандующій англійской арміи, былъ противъ этого, но долженъ былъ уступить желанію главнокомандующаго французской арміей и согласиться обойти Севастополь и овладѣть Балаклавою, для того чтобы повести атаку съ юга (**). Поэтому съ 12 (24)-го на 13 (25)-е сентября непріятельскія союзныя войска двинулись изъ долины Бельбека къ хутору Мекензи и утромъ 14 (26)-го сентября, переправясь черезъ Черную рѣчку въ бродъ и черезъ водопроводъ по мостамъ построеннымъ инженерами, французы расположились на Ѳедюхиныхъ горахъ, а англичане двинулись къ Балаклавѣ, которая 14 (26)-го сентября 1854 г. была взята ими послѣ энергичнаго сопротивленія, оказаннаго ничтожнымъ гарнизономъ, находившимся въ Балаклавѣ.

(*) «Восточная война», генералъ-лейтенанта Богдановича, т. III, гл. XXI, стр. 45.

(**) Тамъ же, стр. 51.

Необходимо въ сочиненіи нашего историка, генералъ-лейтенанта Богдановича «Восточная война 1853—56 гг.» внести поправку, а именно: генералъ-лейтенантъ Богдановичъ въ т. III, гл. XXI, на стр. 56, говоритъ слѣдующее:—«Легко представить себѣ, какую тревогу произвело неожиданное появленіе непріятельской арміи въ виду Севастополя», а это-то именно не совсѣмъ и вѣрно, ибо о неожиданности появленія непріятельской союзной арміи въ виду Севастополя не могло быть и рѣчи, такъ какъ начальники защиты Севастополя были хорошо освѣдомлены о движеніи непріятельской арміи къ Севастополю, потому что еще 7 (19)-го сентября 1854 г., въ 12 час. 45 мин. дня, запискою съ телеграфа съ Лукульскаго мыса увѣдомили, что «флотъ, состоящій изъ 14 кораблей, 14 пароходовъ и 3 фрегатовъ, слѣдуетъ къ Лукулу, а непріятельскія войска идутъ тоже вдоль берега (*)», затѣмъ 13 (26)-го сентября запискою съ городового телеграфа дали знать въ началѣ 2-го часа дня, что: «непріятельская армія переходитъ Инкерманъ», какъ объ этомъ записано въ шканечномъ журналѣ 120-пуш. корабля «В. К. Константинъ». Да наконецъ распоряженія адмирала Корнилова, отданныя въ приказахъ 9 (21)-го и 11 (23)-го сентября, доказываютъ то, что адмиралъ Корниловъ былъ хорошо освѣдомленъ о движеніи непріятеля къ Севастополю, такъ какъ приказъ, отданный Корниловымъ 9 (21)-го сентября, начинается словами: «По случаю ожиданія сюда непріятеля, который, пользуясь своимъ числительнымъ превосходствомъ, оттѣснилъ наши войска и грозитъ атакою сѣверному берегу Севастопольской бухты и т. д. (**), а въ приказахъ за №№ 93 и 94, отданныхъ 11 (23)-го сентября, адмиралъ Корниловъ дѣлаетъ распоряженіе о сформированіи морскихъ баталіоновъ изъ командъ кораблей, стоящихъ на позиціи и затопленныхъ на рейдѣ, въ которомъ указывается, что «По случаю изготовленія отпора непріятелю» (***). Запись же 15 (27)-го сентября 1854 г. въ

(*) Дѣло за №№ 2 510 и 2 617 Черном. центр. военно-морск. архива, шканечные журналы 120-пуш. корабля «В. К. Константинъ», стр. 17.

(**) «Матеріалы для исторіи обороны Севастополя», капитанъ-лейтенанта Жандра, гл. II, стр. 199.

(***) Тамъ же, гл. II, стр. 205.

шканечномъ журналѣ пароходо-фрегата «Херсонесъ» доказываетъ, что еще ранѣе этого числа было извѣстно о подходѣ непріятеля къ Севастополю, такъ какъ ему была дана диспозиція для обстрѣливанія берега въ Киленъ балкѣ задолго до этого числа, ибо противъ 1 часа дня 15 (27)-го сентября въ его шканечномъ журналѣ записано, что: «Въ $^1/_2$ 1 часа снялись съ якоря и слѣдовали на данную диспозицію. Въ 1 часъ у Киленъ балки стали на якорь и ошвартовились на W для обстрѣливанія берега въ Киленъ балкѣ» (*), такъ что если для кого-нибудь и была «неожиданность появленія непріятельской арміи въ виду Севастополя», то только развѣ для главнокомандующаго нашей арміей князя Меншикова, да для его генераловъ—Жабокритскаго, Кирьякова и князя Горчакова (**). Никто изъ этихъ генераловъ и, даже самъ главнокомандующій князь Меншиковъ, не зналъ, что въ ночь съ 12 (24)-го на 13 (26)-е сентября «наши войска тянулись въ одной колоннѣ въ разстояніи не далѣе 4 верстъ отъ непріятельскихъ аванпостовъ» (***),—говоритъ генералъ-лейтенантъ Богдановичъ.

По завладѣніи Балаклавою и ея бухтою, непріятельская союзная армія пришла въ непосредственное соприкосновеніе со своимъ флотомъ, сообщеніе съ которымъ, во все время осады Севастополя, было совершенно свободно черезъ Балаклавскую бухту, а потому союзники 15 (27)-го сентября въ первый разъ произвели рекогносцировку нашихъ укрѣпленій Южной части города съ тою цѣлью, чтобы рѣшить вопросъ: произвесть ли штурмъ немедленно или же приступить къ постепенной осадѣ города. Съ этою цѣлью непріятельскіе аванпосты осмотрѣли Воронцовскую и Саперную дороги, а французскій отрядъ неожиданно появился на горѣ, надъ хуторомъ Сардинаки. Пароходы же непріятельскіе въ то же время осмотрѣли бухты:

(*) Дѣло за №№ 2 540 и 2 632 Черном. центр. военно-морск. архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Херсонесъ», стр. 62.

(**) «Восточная война», генералъ-лейтенанта Богдановича, т. III, гл. XXI, стр. 53 и 54.

(***) Тамъ же, т. III, гл. XXI, стр. 54.

Камышевую, Казачью и Стрѣлецкую, занявъ окончательно на слѣдующій день двѣ бухты: Камышевую и Казачью (*).

Несмотря все-таки на довольно обширно произведенную рекогносцировку, мнѣнія и взгляды союзниковъ раздѣлились, а именно: лордъ Рогланъ, главнокомандующій англійскою арміей, стоялъ за производство немедленнаго штурма Севастополя, а генералъ Канроберъ, главнокомандующій французскою арміей, вступившій въ командованіе этою арміей 14 (26)-го сентября 1854 г., вмѣсто заболѣвшаго холерою маршала Сантъ-Арно (**), склонялся на сторону веденія постепенной правильной осады, а потому для окончательнаго рѣшенія этого спорнаго вопроса непріятельская союзная армія произвела 17 (29)-го сентября вторичную рекогносцировку, послѣ которой главнокомандующій англійскою арміей, лордъ Рогланъ, предложилъ главнокомандующему французскою арміей, генералу Канроберу, немедленно штурмовать городъ, но генералъ Канроберъ рѣшительно отказался исполнить это предложеніе: сказавъ: «Предусмотрительность союзныхъ правительствъ снабдила насъ превосходными осадными парками, пользуясь коими можемъ погасить огонь Севастопольскихъ укрѣпленій и облегчить войскамъ занятіе города безъ значительнаго урона» (***).

Послѣ такого отзыва союзники рѣшили вести правильную осаду и штурмовать Севастополь не прежде, какъ ослабивъ огонь нашихъ укрѣпленій, и потому 18 (30)-го сентября 1854 г. непріятельская союзная армія расположилась подъ Севастополемъ слѣдующимъ образомъ: французы расположились между Сардинаковою балкой и Стрѣлецкою бухтой; правѣе французовъ отъ Сардинаковой балки до Черной рѣчки расположились англичане, кромѣ того, двѣ французскія дивизіи, подъ начальствомъ генерала Боскё и одна турецкая дивизія—составляли обсервапіонный корпусъ, и онъ расположился надъ обрывами Сапунъ горы фронтомъ къ Балаклавѣ и Ѳедюхинымъ высотамъ,

---

(*) «Описаніе обороны г. Севастополя», генералъ-адъютанта Тотлебена, ч. I, гл. XII, стр. 252.

(**) «Восточная война», генералъ-лейтенанта Богдановича, т. III, гл. XXI, стр. 56.

(***) Тамъ же, т. III, гл. XXI, стр. 69.

и этотъ корпусъ долженъ былъ охранять осаждавшую армію отъ нападеній со стороны Черной рѣчки.

Непріятельская союзная армія, продолжая занимать окружающія Севастополь высоты, не предпринимала ничего рѣшительнаго до 5 (17)-го октября 1854 г., устраивая и укрѣпляя свои лагери, чему мы старались по возможности мѣшать, дѣйствуя ядрами и бомбами по нимъ, стараясь не допускать ихъ подходить близко къ оборонительной линіи, такъ напр. 20-го сентября (2-го октября) огнемъ съ III-го, IV-го бастіоновъ, Малахова кургана и съ пароходо-фрегата «Владиміръ» (*), стоявшаго у Киленъ балки и съ 84-пуш. корабля «Чесма» (**) заставили англичанъ, устраивавшихъ лагерь на высотахъ отъ Сардинаковой балки до обрывовъ Сапунъ горы, отойти назадъ. Однако непріятелю все-таки удавалось изрѣдка, совершенно скрытно отъ насъ, напр. подъ прикрытіемъ темноты ночи и пасмурности, устраивать траншеи и батареи въ весьма близкомъ разстояніи отъ нашихъ укрѣпленій, что и было сдѣлано въ ночь 27—28-го сентября (9—10-го октября) на высотѣ хутора Рудольфа.

Въ эту ночь имъ удалось въ разстояніи 450 саж. отъ V-го бастіона заложить траншею длиною около 200 саж.— приблизительно на 40 орудій (***), а 1 (13)-го октября имъ же также удалось заложить батарею на Херсонесской высотѣ въ разстояніи 800 саж. отъ VI-го бастіона (****). Англичане же 27-го сентября (9-го октября) возвели двѣ батареи: одну надъ правымъ берегомъ Лабораторной балки, за подъемомъ Воронцовской дороги, въ разстояніи 1 200 саж. отъ III-го бастіона, а другую влѣво отъ Киленъ балки, на горѣ близъ хутора Микрюкова, въ разстояніи 1 050 саж. отъ Малахова кургана или, иначе говоря, правую и лѣвую Ланкастерскія батареи,

---

(*) «Описаніе обороны г. Севастополя», генералъ-адъютанта Тотлебена, ч. I, гл. XII, стр. 259.

(**) Дѣло за №№ 2 510 и 2 617 Черном. центр. военно-морск. архива, шканечные журналы 120-пуш. корабля «В. К. Константинъ», стр. 44.

(***) «Описаніе обороны г. Севастополя», генералъ-адъютанта Тотлебена, ч. I, гл. XIII, стр. 274 и 275.

(****) Тамъ же, ч. I, гл. XIII, стр. 282.

изъ которыхъ правая впослѣдствіи получила названіе «Пятиглазой» (*). Правая, «Пятиглазая», предназначалась для дѣйствія по судамъ, стоящимъ на рейдѣ и для фланговаго обстрѣла Малахова кургана, а лѣвая Ланкастерская батарея предназначалась только для дѣйствія по Малахову кургану.

4 (16)-го октября непріятельскія союзныя войска начали подготовляться къ бомбардировкѣ Севастополя, такъ напр.: французы въ ночь 3 (15)—4 (16)-го октября продолжили свою траншею вправо по направленію къ IV-му бастіону и, кромѣ того, начали строить въ ней двѣ новыя батареи, а непріятельскій флотъ въ сумерки 4 (16)-го октября разставилъ буйки въ морѣ, по направленію отъ Стрѣлецкой бухты къ Волоховой башнѣ (**), дабы 5 (17)-го октября утромъ начать и съ берега и съ моря громить Севастополь.

Пароходо-фрегаты въ этотъ періодъ времени не могли развить вполнѣ своихъ военно-боевыхъ дѣйствій по поддержкѣ береговыхъ укрѣпленій лѣваго фланга оборонительной линіи Севастополя, потому что непріятель держался въ дальнемъ разстояніи отъ водъ Большого рейда Севастопольской бухты, а именно въ разстояніи около 23 кабельт. (2 300 саж.), для стрѣльбы по которому, какъ мною было приведено раньше, въ части I, пароходо-фрегатамъ во-первыхъ, приходилось давать своимъ орудіямъ наибольшій уголъ возвышенія, а, во-вторыхъ, еще и искусственно кренить ихъ, дабы бомбы и гранаты ихъ пушекъ могли бы достигать до цѣли. Стрѣльба же изъ орудій при наибольшемъ предѣльномъ углѣ возвышенія разрушительно дѣйствуетъ на станокъ и платформу самаго орудія, какъ и на корпусъ самаго судна, а потому пароходо-фрегаты, въ вышеописанный промежутокъ времени, только производили изрѣдка пальбу по непріятельскимъ войскамъ, отрядамъ и пикетамъ, которые позволяли себѣ приближаться близко къ береговой полосѣ Большого Севастопольскаго рейда, а также по возможности и мѣшали своею пальбой производить работы непріятелю по устройству батарей и окоповъ, какъ видно изъ записей шка-

(*) «Описаніе обороны г. Севастополя», генералъ-адъютанта Тотлебена, ч. I, гл. XIII, стр. 269.

(**) Тамъ же, ч. I, гл. XIII, стр. 284.

нечныхъ журналовъ пароходо-фрегатовъ «Херсонесъ», «Крымъ», «Одесса», «Бессарабія», «Эльборусъ», 120-пуш. корабля «В. К. Константинъ» и 120-пуш. корабля «Двѣнадцать Апостоловъ», а именно:—

1) Пароходо-фрегатъ «Херсонесъ», перейдя къ Георгіевскимъ погребамъ, сталъ на позицію и огнемъ своей артиллеріи не допускалъ непріятеля приближаться къ этимъ погребамъ и не допускалъ производить ему рекогносцировки на близлежащихъ высотахъ, паля по непріятельскимъ войскамъ, старавшимся укрѣпиться на Инкерманскихъ высотахъ и по батареѣ, устроенной непріятелемъ на тѣхъ же высотахъ противъ Генуэзской башни (*), а 25-го сентября (7-го октября) 1854 г. онъ вмѣстѣ съ пароходо-фрегатомъ «Бессарабія», по приказанію князя Меншикова, построилъ на высотѣ у W-го Инкерманскаго маяка батарею изъ трехъ 18-фн. орудій, прислугою на каковую назначена была команда съ парохода-фрегата «Херсонесъ» при артиллерійскомъ офицерѣ, который по-вахтенно смѣнялся съ другимъ офицеромъ и кондукторомъ корпуса штурмановъ (**).

Батарея эта была построена по приказанію князя Меншикова, отданному еще 15 (26)-го сентября 1854 г. «для защиты Инкерманскаго моста», какъ указываетъ генералъ-лейтенантъ Богдановичъ (***), и вѣроятно также еще и съ тою цѣлью, чтобы непріятель не могъ бы занять Инкерманскія высоты и обрывы дачи Мекензи, такъ какъ тогда бы, какъ говоритъ генералъ-адъютантъ Тотлебенъ: «Съ занятіемъ союзниками позиціи у Инкермана, князь Меншиковъ былъ бы отрѣзанъ отъ сообщеній съ Россіею. Тогда положеніе русской арміи, безъ продовольствія и безъ надежды на подкрѣпленія было бы бѣдственно» (****); непріятелю такъ и не удалось основаться

(*) Дѣло за №№ 2 540, и 2 632 Черном. центр. военно-морск. архива, шканечные журналы парохода-фрегата «Херсонесъ», стр. съ 65 по 72.

(**) Дѣло за №№ 2 540 и 2 632 того же архива, шканечные журналы парохода-фрегата «Херсонесъ», стр. 67.

(***) «Восточная война», генералъ-лейтенанта Богдановича, т. III, гл. XXI, стр. 56 и «Матеріалы для исторіи обороны Севастополя», капитанъ-лейтенанта Жандра, гл. II, стр. 219.

(****) «Описаніе обороны г. Севастополя», генералъ-адъютанта Тотлебена, ч. I, гл. XI, стр. 229.

на этихъ высотахъ хотя 23-го сентября (5-го октября), какъ указываетъ генералъ-адъютантъ Тотлебенъ, «англичане начали возводить на Сапунъ горѣ батарею, на утесѣ надъ правымъ берегомъ Каменоломнаго оврага, къ сторонѣ Черной рѣчки» (*), но были вынуждены сначала прекратить работу по постройкѣ батареи, а затѣмъ и вовсе удалиться, вслѣдствіе того что генералъ-маіоръ Жабокритскій, находившійся на противоположныхъ высотахъ, разсыпалъ штуцерныхъ, и, кромѣ того, «по этой работѣ былъ открытъ огонь съ парохода «Херсонесъ», говоритъ генералъ-адъютантъ Тотлебенъ, а когда непріятель въ тотъ же день ночью снова захотѣлъ приступить къ этой же работѣ, то былъ разогнанъ штуцернымъ огнемъ (*).

Въ этомъ отбитіи непріятеля съ Инкерманскихъ высотъ, принималъ участіе не одинъ только пароходо-фрегатъ «Херсонесъ», какъ указано въ сочиненіи генералъ-адъютанта Тотлебена, но еще и пароходо-фрегатъ «Владиміръ», на что имѣется указаніе въ записи шканечнаго журнала 120-пуш. корабля «В. К. Константинъ», а именно тамъ 23-го сентября (5-го октября) записано слѣдующее: «Въ 20 мин. 12 часа (пополудни), пароходъ «Владиміръ», стоящій на позиціи къ Инкерману, открылъ по непріятелю пушечную пальбу» (**). Что же касается пароходо-фрегата «Херсонесъ», то въ его шканечномъ журналѣ этого числа, въ 10 час. утра, записано слѣдующее: «на высотахъ Инкерманскихъ показался отрядъ непріятельскій съ тремя полевыми орудіями и началъ пальбу по нашимъ войскамъ, въ это время на пароходѣ открыли огонь, чѣмъ и заставили ихъ удалиться» (***).

Совпаденіе времени въ часовыхъ записяхъ двухъ разныхъ шканечныхъ журналахъ, двухъ разныхъ судовъ въ одинъ и тотъ же день съ приблизительнымъ указаніемъ на одно и

(*) «Описаніе обороны г. Севастополя», генералъ-адъютанта Тотлебена, ч. I, гл. XII, стр. 262.

(**) Дѣло за №№ 2 510 и 2 617 Черном. центр. военно-морск. архива, шканечные журналы, стр. 49.

(***) Дѣло за №№ 2 540 и 2 632 того же архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Херсонесъ», стр. 66.

то же мѣсто и объектъ дѣйствій даетъ право утверждать, что о дѣйствіи 23-го сентября (5-го октября) 1854 г., приведенномъ въ сочиненіи генералъ-адъютанта Тотлебена и о записанномъ въ шканечныхъ журналахъ: 120-пуш. корабля «В. К. Константинъ» и пароходо-фрегата «Херсонесъ» говорится объ одномъ и томъ же.

2) Пароходо-фрегатъ «Крымъ» 21-го сентября (3-го октября) 1854 г., съ переходомъ, «по распоряженію начальника штаба, изъ Ушаковой балки въ Киленъ-балочную», какъ записано въ его шканечномъ журналѣ (*), началъ палить сначала по непріятельскимъ развѣдочнымъ пикетамъ, появлявшимся въ Киленъ-балочной балкѣ (**), а съ 28-го сентября (10-го октября) по 5(17)-е октября 1854 г. безостановочно велъ пальбу по непріятельскимъ работамъ по устройству батареи на высотѣ Киленъ-балочной балки (***).

3) Пароходо-фрегатъ «Владиміръ», въ періодъ времени отъ появленія непріятельскихъ союзныхъ войскъ подъ Севастополемъ до дня перваго бомбардированія Севастополя съ суши и съ моря союзниками, выказалъ наибольшую энергію и дѣятельность по поддержкѣ нашихъ сухопутныхъ силъ и укрѣпленій лѣваго фланга оборонительной линіи Севастополя. Во-первыхъ, съ пароходо-фрегата посылался вооруженный наблюдательный баркасъ въ Инкерманъ, напротивъ Лѣсной или Графской пристани, который выстрѣлами давалъ знать, когда въ Южной Инкерманской балкѣ показывались непріятельскіе отряды, какъ на это указываетъ запись 20-го сентября (2-го октября) въ шканечномъ журналѣ пакетботнаго парохода «Эльборусъ» (****), стоявшаго въ это время на позиціи близъ Черной рѣчки. По сигналу съ наблюдательнаго баркаса, сначала палилъ только одинъ пароходъ «Эльборусъ» въ Южную Инкерманскую балку, а затѣмъ къ нему же подошелъ пароходо-фрегатъ «Влади-

---

(*) Дѣло за № 2 536 Черном. центр. военно-морск. архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Крымъ», стр. 105.

(**) Тамъ же, стр. 105 и 106.

(***) Тамъ же, со стр. 107 по 113.

(****) Дѣло за №№ 2 556 и 2 629 того же архива, шканечные журналы пакетботнаго парохода «Эльборусъ», стр. 116.

міръ», стоявшій въ это время у Киленъ балки и вмѣстѣ съ пароходо-фрегатомъ «Владиміръ» началъ палить и 120-пуш. корабль «Чесма» по непріятельскимъ войскамъ, двигавшимся въ колоннахъ къ Инкерману (*); со 120-пуш. же корабля «Ростиславъ» палили по Южной сторонѣ Севастопольской бухты того же числа тоже по непріятельскимъ войскамъ, какъ объ этомъ записано въ шканечномъ журналѣ пакетботнаго парохода «Эльборусъ».

Пароходо-фрегатъ «Владиміръ» былъ посланъ Корниловымъ еще 13 (25)-го сентября къ Инкерману, для наблюденія за непріятельскою арміей и для обстрѣливанія плотины и моста черезъ Черную рѣчку (**), каковое приказаніе онъ въ точности и выполнялъ до 28-го сентября (10-го октября), стрѣляя по непріятельскимъ войскамъ, какъ только таковыя показывались въ Инкерманской долинѣ (***). Во-вторыхъ, 28-го сентября (10-го октября) же онъ перешелъ на позицію къ Киленъ балкѣ, гдѣ ежедневно до 3 (15)-го октября стрѣлялъ по непріятельскимъ войскамъ, заваламъ и по ихъ осаднымъ работамъ (****).

Остальные пароходо-фрегаты за это время почти не имѣли боевыхъ дѣйствій противъ непріятеля, такъ какъ только изрѣдка встрѣчаются записи объ нихъ въ шканечныхъ журналахъ, такъ напр. сказано въ шканечномъ журналѣ пароходо-фрегата «Бессарабія» 17 (29)-го сентября, что «въ 12 час. (пополудни) ошвартовились въ Южной бухтѣ, противъ арсенала и въ $^1/_4$ 1 часа начали стрѣлять по непріятельскому лагерю» и затѣмъ 2 (14)-го октября того же года, что «Въ исходѣ 12 часа (пополудни) открыли огонь по непріятелю, который строилъ

(*) Дѣло за №№ 2 510 и 2 617 Черном. центр. военно-морск. архива, шканечный журналъ 120-пуш. корабля «В. К. Константинъ», стр. 44.

(**) «Матеріалы для исторіи обороны Севастополя», капитанъ-лейтенанта Жандра, тл. II, стр. 220.

(***) Дѣло за №№ 2 510 и 2 617 Черном. центр. военно-морск. архива, шканечные журналы 120-пуш. корабля «В. К. Константинъ», стр. 44, 46, 49, 51 и 55.

(****) Тамъ же, стр. 56, 57, 58, 59, 61 и 63, а также дѣло за № 2 520 того же архива, шканечный журналъ 120-пуш. корабля «Двѣнадцать Апостоловъ», стр. 40 и дѣло за №№ 2 538 и 2 628 того же архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Одесса», стр. 36.

батареи противъ бастіона VI-го (*), да еще того же числа въ шканечномъ журналѣ 120-пуш. корабля «В. К. Константинъ» есть запись о томъ, что «Сего числа въ продолженіе цѣлыхъ сутокъ со всѣхъ бастіоновъ, пароходовъ: «Владиміръ» «Херсонесъ», «Бессарабія», «Громоносецъ» и прочихъ батарей, устроенныхъ на оборонительныхъ линіяхъ временами стрѣляли по непріятельскимъ войскамъ и устраиваемымъ ими брустверамъ и батареямъ» (**). О боевыхъ дѣйствіяхъ пакетботнаго парохода «Эльборусъ», за это время, мною было уже сказано выше, когда я описывалъ боевыя дѣйствія пароходо-фрегата «Владиміръ» 20-го сентября (2-го октября) 1854 г., и больше нѣтъ указаній на какія-либо боевыя дѣйствія пароходо-фрегатовъ, со времени появленія непріятеля подъ Севастополемъ до 5 (17)-го октября, 1854 г., т. е. до дня начала перваго бомбардированія Севастополя, а потому перейду къ описанію боевыхъ дѣйствій пароходо-фрегатовъ за время восьмидневнаго перваго бомбардированія Севастополя и объ ихъ дѣйствіяхъ до 24-го октября (5-го ноября) 1854 г.

Капитанъ 2-го ранга **Парѳеновъ**.

(Продолженіе слѣдуетъ).

(*) Дѣло за №№ 2 539 и 2 631 Черном. центр. военно-морск. архива, шканечные журналы пароходо-фрегата «Бессарабія», стр. 56 и 63.

(**) Дѣло за №№ 2 510 и 2 617 того же архива, шканечные журналы 120-пуш. корабля «В. К. Константинъ», стр. 63.

КОЕ-ЧТО О ВОСПИТАНІИ ЛИЧНАГО СОСТАВА КЪ БОЮ (*).

ГЛАВА II.—Философія войны.

Частица силы той, что дѣлаетъ добро,
хоть зла всегда желаетъ.
Гете.

а) *Значеніе субъективнаго разрѣшенія вопроса философіи войны для военныхъ.*

Не мало говорено уже о войнѣ, объ ужасѣ ея, о разоруженіи и т. д. и т. д., но тѣмъ не менѣе я, хотя бы и поверхностно, хочу коснуться этого вопроса, и если не для того, чтобы разрѣшить этотъ вопросъ, то хотя бы для того, чтобы указать на важность разрѣшенія его для каждой личности участвующей въ дѣлѣ организаціи и воспитаніи войска.

Въ своемъ «Описаніи войны 1870—71 г.» генералъ Михневичъ на стр. 15 указываетъ на то, что одна изъ причинъ, повліявшихъ на дезорганизацію французскаго войска до 1870 г., была та, что идея милитаризма страшно пала во Франціи. «Модные философы—говоритъ генералъ Михневичъ:—мечтали о вѣчномъ мирѣ, о всеобщемъ разоруженіи, и эти идеи конечно проникали въ армію». Въ неготовности къ войнѣ, въ отсутствіи организаціи военной силы, и въ невоспитаніи ея въ мирное время лежитъ причина пораженія французовъ, и однимъ изъ факторовъ противодѣйствовавшихъ этому приготовленію служилъ взглядъ на войну, какъ на нѣчто не вяжущееся съ человѣческимъ достоинствомъ, а потому и подготовка къ ней есть дѣло только грубаго, неинтеллигентнаго, нравственно и интелектуально неразвитого человѣка.

Понятно, что если въ обществѣ начнутъ высказываться такіе взгляды, то они не могутъ не отразиться на военномъ сословіи,

---

(*) См. «Морск. Сборн.» 1904 г., № 5.

въ особенности при національной повинной арміи. Мнѣ думается, что многіе изъ моихъ читателей и сами испытывали на себѣ, читая или слыша тотъ или другой взглядъ на военное дѣло, какъ у нихъ падала, или повышалась энергія и охота дѣлать то дѣло, за которое они взялись. Въ особенности это явленіе замѣчается у молодежи, въ виду того, что она еще складываетъ свое мировоззрѣніе. У нея эти колебанія вообще сильнѣе, а потому въ этомъ возрастѣ наиболѣе сильно отражается на ихъ дѣятельности все то, что связано съ моральною санкціей ея. На выясненіе себѣ гдѣ истина, на опредѣленіе что дѣйствительно цѣнно — идетъ много времени; у каждой личности это время есть, и черезъ него какъ черезъ горнило проходитъ почти каждый человѣкъ; у одного это время продолжается дольше, у другого короче, у иныхъ иногда кажется какъ будто его и не бываетъ, и все же оно есть, было или будетъ. «Правда—говоритъ П. Пироговъ въ своей статьѣ: «Вопросы жизни» («Морской Сборникъ» 1856 г., № 9): — правда и въ древности случалось, точно такъ же какъ и у насъ, что были люди, не задававшіе себѣ никакихъ вопросовъ при вступленіи въ жизнь. Но сюда относились и относятся только два рода людей. Во-первыхъ, тѣ, которые получили отъ природы жалкую привилегію на идіотизмъ. Во-вторыхъ, тѣ, которые подобно планетамъ, получивъ однажды толчекъ, двигаются по силѣ инерціи въ данномъ имъ направленіи. Оба эти рода конечно не принадлежатъ къ исключеніямъ, но и не могутъ служить правилами».

Предѣльные сроки этого времени приблизительно лежатъ между 15 и 30 гг. Это есть тотъ возрастъ, когда складывается то или другое мировоззрѣніе у людей, складывается тотъ фундаментъ, то основаніе, на которомъ стоитъ человѣкъ со всѣми его поступками, со всею его жизненною работой. Подъ вліяніемъ взглядовъ, чувствованій, идей, которыя личность слышитъ и ощущаетъ кругомъ себя въ этомъ возрастѣ, подъ вліяніемъ собственныхъ думъ болѣе или менѣе подтвержденныхъ фактами, подъ вліяніемъ наслѣдственныхъ причинъ, подъ вліяніемъ собственной духовной работы или подражая той средѣ, въ которой личность вращается, такъ или

иначе, сознательно или безсознательно, но фундаментъ выстраивается; на пескѣ или на камнѣ, но онъ выстроится, и на немъ уже стоитъ жизненное зданіе человѣка. Построивъ свой фундаментъ, человѣкъ по свойству человѣческой психики рѣдко уже перестраиваетъ его, и уже на немъ, на этомъ первоначальномъ—все остальное зиждется. Отсюда онъ вступаетъ въ жизнь дѣйствующею единицей, дабы больше никогда не возвратиться къ исходному началу. То время, когда эта внутренняя сознательная или безсознательная работа происходитъ, мы всѣ—философы, даже тѣ изъ насъ, которые меньше всего философствуютъ и съ гордостью ставятъ это себѣ въ заслугу; даже тѣ, которые говорятъ: «laisser faire, laisser passer» и тѣ философы, и тѣ поклонники цѣлой философской системы.

Кто-то сказалъ: «Назовите мнѣ вашихъ друзей—и я скажу вамъ кто вы»; я бы сказалъ: «Покажите мнѣ вашъ фундаментъ—и я вамъ разскажу всю вашу будущую жизнь»; этотъ фундаментъ—ключъ къ разгадкѣ человѣческой жизни.

Въ своихъ воспоминаніяхъ Ксенофонтъ говоритъ, что Сократъ, раньше чѣмъ учить своихъ слушателей разнымъ спеціальностямъ, какъ-то, ораторскому искусству, государственной наукѣ, военному дѣлу и т. д., старался дать имъ правильное міровоззрѣніе, говоря, что при неправильномъ мировоззрѣніи всякое знаніе только приноситъ вредъ, увеличивая зло приносимое личностью. Оставляя въ сторонѣ споръ о правильности того или другого міропониманія, я только замѣчу, что если уже гдѣ-нибудь необходимо твердое, постоянное непоколебимое міропониманіе, то это конечно въ военномъ дѣлѣ. Раньше всего уже потому, что мы, военные, какъ говоритъ генералъ Драгомировъ, посвящаемъ себя смерти и работа наша есть созданіе силы творящей смерть. Колебаться въ этомъ дѣлѣ и то смотрѣть на него такъ, то иначе—гибельно. Если наше колебаніе отражалось бы только на насъ самихъ, то съ этимъ еще можно было бы мириться, но такъ какъ мы, организующіе и подготовляющіе эту силу—ея начальники, то наше колебаніе отразится и отражается гибельно на тысячѣ подчиненныхъ, на тысячѣ, ни въ чемъ неповинныхъ людей; скажу даже болѣе, въ критическій моментъ наше колебаніе можетъ, принося ги-

бель врагу, все же намъ не принести ни малѣйшей пользы, а это—безнравственно.

Въ мирное время все это не замѣтно, но какъ только пробьетъ часъ и миръ смѣняется войною, оно рѣзко выступаетъ наружу и тѣмъ ужаснѣе, что оно непоправимо, ибо время безвозвратно потеряно. Мало того, что оно скажется въ плохомъ обученіи, въ плохой стрѣльбѣ, въ плохихъ формахъ строя, въ плохо организованныхъ подвозныхъ средствахъ, въ плохомъ составѣ и организаціи стратегическихъ базъ и тысячѣ тысячъ мелочей, которыхъ не поправить, оно скажется еще и въ томъ, что та сила, которая въ извѣстный моментъ возьмется за оружіе, будетъ лишена главнаго—глубокаго убѣжденія въ правѣ на оружіе, а съ этимъ похоронена всякая активность, и все сведется къ самозащитѣ. Не забудемъ также, что то колебаніе, результатъ коего я выше описалъ, въ бою сравнительно мало отражается на пассивной сторонѣ мужества; во-первыхъ, потому, что защищаться всегда будетъ и тотъ, который отрицаетъ смыслъ войны и нравственное право войны; во-вторыхъ, мужество пассивное, мужество обороняющагося, мужество физіологическое, главнымъ образомъ потребуется отъ массъ, т. е. отъ тѣхъ людей, которые менѣе всего подвержены колебаніямъ и жизненная философія которыхъ до нельзя и крѣпка и проста. Съ одной стороны, они уже съ малыхъ лѣтъ привыкли видѣть смерть близко,—не забудемъ, что у насъ среди ста двадцати милліоннаго населенія ежегодно отъ разныхъ болѣзней умираютъ до милліона дѣтей, что объясняется главнымъ образомъ нашей грязью, нашей сѣростью, нашими плохими сообщеніями, отсутствіемъ врачей и т. д. и т. д. Съ другой, въ этой конкуренціи съ неприглядными условіями нашей жизни организмы закаляются и характеры твердѣютъ и грубѣютъ, и раны, увѣчія и смерть не производятъ такого впечатлѣнія какъ на болѣе культурную, а потому и болѣе изнѣженную массу. Какъ примѣръ можно указать на то, что во франко-прусской войнѣ потери какъ со стороны нѣмцевъ, такъ и со стороны французовъ колебались до момента отступленія той или другой стороны между 15 и 20% и все же французы потеряли обѣ свои арміи

по причинѣ того, что вся подготовка, все то, что должно было дѣлаться въ мирное время не дѣлалось, почему съ перваго же момента, съ самаго начала войны, французамъ пришлось тотчасъ перейти къ пассивному сопротивленію, и увы даже при наличіи весьма могучаго физіологическаго мужества, сознаніе своей неподготовки гибельно повліяло на это мужество и сильно уменьшило его активную сторону.

Однако пассивный или активный способъ веденія войны, вообще въ исторіи войнъ, далеко не одинаково отражался на быстромъ окончаніи войнъ. Разъ политика государства рѣшила добиться поставленной цѣли оружіемъ, или была принуждена взяться за оружіе для самозащиты отъ агрессивной политики сосѣда, то необходима дѣятельность, дѣятельностъ прежде всего. Исторія многими примѣрами указываетъ на то, какъ гибельны долгія мало рѣшительныя войны. Всякая война болѣзненно отражается на жизни государства; всѣ функціи его пріостанавливаются: торговля и предпріятія замираютъ, деньги исчезаютъ, кредитъ уменьшается до минимума, теряются рынки, пріостанавливаются нормальный отливъ народонаселенія, или наоборотъ начинается усиленный его отливъ и т. д. и т. д. и даже въ духовномъ мірѣ, въ мирѣ наукъ и искусствъ происходятъ рѣзкія перемѣны, ибо все и всѣ живутъ театромъ войны; уже изъ этого всего само собою ясно, что чѣмъ меньше продлится такой кризисъ, тѣмъ лучше.

Однако скорѣе всего приводитъ къ концу войны рѣшительность въ дѣйствіяхъ, рѣшительность доведенная до предѣловъ нравственной и духовной мощи людей. Война, какъ и отдѣльное сраженіе, какъ отдѣльный актъ боя, какъ борьба отдѣльныхъ двухъ тактическихъ единицъ, есть борьба нравственной силы борящихъ. Кто сломитъ нравственную силу противника—говоритъ генералъ Драгомировъ:—тотъ побѣдитъ, а сломитъ только тотъ, кто рѣшится, во что бы то ни стало, ее сломить несмотря ни на какія жертвы, ни на какія усилія. Въ своей замѣчательной книгѣ: «Духъ и матерія на войнѣ» C. von B.—K. посвящаетъ нашему Суворову нѣсколько лучшихъ своихъ страницъ—«Безгранично смѣлъ—пусть будетъ такъ, но въ этомъ его величіе. Онъ чувствовалъ, онъ вѣрилъ, или онъ нашелъ—все

равно, какъ хотите—что энергія въ войнѣ первое, и онъ ее довелъ до предѣловъ и несмотря ни на что, несмотря на большія потери, несмотря на худшій способъ сражаться, несмотря на огромные переходы утомляющіе войска, несмотря на непроходимыя горы, гдѣ въ 16 дней теряется 20%, онъ побѣждаетъ...» и понятенъ восторгъ австрійскаго офицера передъ Суворовымъ, понятенъ, ибо кто же больше по упорству и по энергіи? Вѣдь разлетались же въ прахъ европейскія арміи передъ французами, а между тѣмъ, послѣ рѣдкаго по упорству боя при Требіи, длившагося 3 дня, непобѣдимымъ дотолѣ французамъ пришлось отступить. Кто когда-либо говорилъ, что нѣтъ ретирады? что гдѣ коза пройдетъ, тамъ пройдетъ и солдатъ? что пуля дура—штыкъ молодецъ, къ тому говорилъ съ такою силой, что отступающая отъ Измаила армія, увидѣвъ и услышавъ его, черезъ три дня дѣлаетъ то, о чемъ мечтать перестали:—28 тысячъ штурмуютъ Измаилъ съ 30-тысячнымъ мужественнымъ гарнизономъ. А вотъ и письмо Суворова къ коменданту крѣпости: «Сераскиру, старшинамъ и всему обществу. Я съ войсками сюда прибылъ. 24 часа на размышленіе—воля; первый мой выстрѣлъ—уже не воля; штурмъ—смерть. Что оставляю вамъ на разсмотрѣніе». А вотъ и другой примѣръ:—14 февраля 1797 г. эскадра англичанъ изъ 15 кораблей крейсеровала у С.-Винцента. Джервисъ разгуливалъ взадъ и впередъ по юту своего корабля съ флагъ-капитаномъ Халовелемъ, окружающіе слышали, какъ онъ сказалъ «Побѣда весьма важна Англіи въ данный моментъ», и вотъ на горизонтѣ появилась, корабль за кораблемъ, вырисовываясь медленно изъ тумана непріятельская эскадра, и слышенъ докладъ: «восемь линейныхъ кораблей, сэръ Джонъ», «двадцать линейныхъ кораблей, сэръ Джонъ», «25 линейныхъ, сэръ Джонъ» и наконецъ, когда полное число судовъ испанскаго флота изъ 27 кораблей опредѣлилось, флагъ-капитанъ дѣлаетъ замѣчаніе относительно количества. «Довольно объ этомъ, сэръ»—отвѣтилъ адмиралъ:—«Если бы ихъ было 50, я прорѣзалъ бы имъ линію». Коментаріевъ не нужно, какъ сераскиру, такъ и испанцамъ не пришлось долго раздумывать, и Измаилъ и С.-Винцентъ не забудутся никогда.

Итакъ, энергія, энергія прежде всего и послѣ всего, и эта энергія нужна съ обѣихъ сторонъ; обѣимъ сторонамъ выгодно не растягивать войны, выгодно рѣшительно дѣйствовать, ибо она-то, эта рѣшительность, и приводитъ къ желанному концу. Чѣмъ больше растягивать войну, тѣмъ жертвъ больше. Чѣмъ рѣшительнѣе, тѣмъ лишь кажущееся количество жертвъ больше, и это-то кажущееся количество жертвъ приводитъ къ желанному концу, ибо нравственно ломаетъ противника. Армія или флотъ желающіе побѣдить должны въ возможно кратчайшее время нанести противнику наивозможно большій уронъ,—вселяя въ него увѣренность, что мы намѣрены продолжать до безконечности, мы убѣждаемъ его въ томъ, что побѣдить онъ не можетъ. Зная это намъ станетъ понятнымъ какъ Гукъ, Родней, Джервисъ и Нельсонъ терпѣть не могли нерѣшительныхъ дѣйствій и начинали всѣ свои бои сигналомъ «драться на пистолетномъ выстрѣлѣ» и послѣ боя съ досадою считали тѣ корабли, которые избѣгали уничтоженія.

При равносильной энергіи съ обѣихъ сторонъ, миръ скоро смѣнитъ войну, такъ какъ явно укажетъ обѣимъ сторонамъ, что энергія у обоихъ неизсякаема и борьба безполезна. Изъ всего вышесказаннаго я и вывожу, что именно съ гуманитарной точки зрѣнія необходимо, чтобы духъ всей организаціи былъ бы какъ можно болѣе энергиченъ, силенъ и рѣшителенъ, а такъ какъ духъ организаціи зависитъ всецѣло отъ людей входящихъ въ ея составъ, то для самаго дѣла необходимо, чтобы въ немъ участвовали люди никогда не колеблющіеся. Колеблющіеся люди вообще, во всякомъ дѣлѣ, вредны, въ военномъ же дѣлѣ они приносятъ лишь гибель.

Говоря объ энергіи, я ее понимаю въ широкомъ смыслѣ, а не въ узкомъ. Понимаю ее со всѣмъ тѣмъ, что ее создаетъ, отъ наличія энергичнаго, подвижного, выносливаго физіологическаго организма, до энергичной, выносливой, подвижной техники, которою будетъ пользоваться всякая боевая единица въ современной войнѣ, и при отсутствіи которой самъ духъ ея ослабнетъ.

Однако, теперь не модные писатели только трактуютъ о мирѣ. Есть среди насъ человѣкъ по силѣ своей далеко затме-

вающій тѣхъ, кого мы называемъ модными. Человѣкъ, къ слову котораго прислушивается весь думающій міръ, человѣкъ, который составляетъ нашу гордость. Я говорю о Львѣ Николаевичѣ Толстомъ.

Все что онъ пишетъ читается и читается нарасхватъ, читается вездѣ, да и не можетъ не читаться: уже слишкомъ близки тѣ вопросы, которые онъ затрагиваетъ: «Война и миръ» и «Воскресеніе» суть два произведенія во многомъ настолько противоположныя другъ другу, что не даромъ авторъ «Воскресенія» чуждается автора «Войны и мира». Мы же, читающіе и то и другое, теряемся въ противорѣчіяхъ и, увы, начинаемъ колебаться, ибо если «Война и миръ» рождаетъ въ насъ національную идею, національную гордость, національную любовь, и все это вмѣстѣ побуждаетъ насъ къ національнымъ пожертвованіямъ, то «Воскресеніе» рождаетъ въ насъ всемірovую идею, всемірovую любовь и всемірovое пожертвованіе, а такъ какъ мы слабы, то пущенные качаться какъ маятникъ между двумя, по нашему мнѣнію крайностями, мы начинаемъ мучиться и становимся нерѣшительными или,—что не дай Богъ космополитами Поля Бурже. Но оставляя въ сторонѣ типы «Cosmopolis» я все же знаю хорошо, какъ трудно выбраться изъ хаоса этихъ противорѣчій и крайностей. Зная хорошо, какъ многіе боятся Толстого, чуя, что онъ налагаетъ крестъ, тяжесть котораго ихъ сломитъ, зная, что уже многіе сломлены, или будутъ сломлены, и сознавая вполнѣ ясно то, что говоритъ Михневичъ о французскомъ обществѣ 1870—71 гг. я—въ особенности для нашей молодежи — хочу поставить философію войны на такое мѣсто, откуда легче было бы разсмотрѣть ее и, уяснивъ себѣ ее, рѣшиться, или на то, чтобы уходить, или на то, чтобы остаться сознательно, и тогда уже не колебаться и не уподобиться тѣмъ, кто сидя дѣятельными единицами въ военномъ французскомъ организмѣ, подрывали его силу и привели свое государство къ ужасному національному позору—взятію Парижа—которое они сами вялостью подготовили и которое они сами потомъ такъ горько оплакивали.

Лейтенантъ **А. фонъ Шульцъ**.

(*Продолженіе слѣдуетъ*).

О ЛИЧНОМЪ СОСТАВѢ ФЛОТА (*).

По свидѣтельству Аристотеля, пиѳагорейцы думали, что числа не только управляютъ міромъ, но и мечтой, — и что поэзія, любовь, справедливость—закономѣрны, какъ теченіе звѣздъ. Новѣйшія открытія въ области математики, повидимому, подтверждаютъ это убѣжденіе сѣдой древности. Особая область высшей математики, «ариѳмологія» открываетъ новые интересные факты той роли, которую играютъ бездушныя цифры въ міровой и общественной жизни.

Во всякомъ случаѣ, «если цифры и не управляютъ міромъ, то могутъ показать, какъ онъ управляется».

А потому не должны казаться удивительными и не идущими къ дѣлу, тѣ небольшія ариѳметическія выкладки, которыя примѣнены въ этой запискѣ къ явленіямъ соціальной жизни,— а результаты этихъ выкладокъ по той же причинѣ могутъ заслуживать серіознаго вниманія.

Въ настоящее время въ спискѣ оберъ-офицеровъ флота значится довольно много лейтенантовъ, занимающихъ должности, по значенію своему, вполнѣ штабъ-офицерскія, каковы напр.: старшіе офицеры на судахъ I и II ранговъ, командиры океанскихъ миноносцевъ, командиры судовъ III ранга, морскіе агенты за границею, ихъ помощники, адъютанты штаба и высшихъ чиновъ флота и много другихъ подобныхъ.

Такихъ лейтенантовъ въ спискѣ оберъ-офицеровъ еще недавно можно было насчитать около двухсотъ, но, конечно, считать

(*) Записка эта была прочтена въ январѣ 1904 г. на квартирѣ одного изъ старѣйшихъ адмираловъ нашего флота. На чтеніи присутствовали адмиралы и другія лица, интересовавшіяся этимъ вопросомъ, во главѣ съ Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ.

ихъ за оберъ-офицеровъ едва ли представляется возможнымъ. Слѣдовательно, дѣйствительное число оберъ-офицеровъ должно считать на двѣсти человѣкъ менѣе показаннаго въ спискѣ, и на столько же человѣкъ должно увеличиться дѣйствительное число, требующихся нынѣ самой службой, штабъ-офицеровъ флота.

Но и безъ такого уменьшенія, число оберъ-офицеровъ настоящаго времени далеко не удовлетворяетъ потребностямъ строевой службы.

Признаковъ недостатка оберъ-офицеровъ кругомъ очень много. Масса вакансій на плавающихъ судахъ; еще большее число этихъ вакансій на судахъ не плавающихъ; возложеніе серіозныхъ и отвѣтственныхъ обязанностей вахтенныхъ начальниковъ, ротныхъ командировъ, ревизоровъ, старшихъ спеціалистовъ и пр. на мичмановъ только что выпущенныхъ изъ Морского корпуса. Въ зимніе періоды неплаванія судовъ, по той же причинѣ, обязанности настоящихъ оберъ-офицеровъ несутъ капитаны 2-го ранга и лейтенанты, которые, какъ выше было указано, не могутъ считаться настоящими оберъ-офицерами. Пріемъ оберъ-офицеровъ изъ Военнаго вѣдомства также служитъ признакомъ сознаннаго недостатка ихъ въ Морскомъ вѣдомствѣ. Мѣра эта, очевидно, считается только временною, въ виду, признаннаго давно и осуществляемаго все время, принципа однородности личнаго состава. Участившіеся случаи нарушенія дисциплины нижними чинами легко объясняются также недостатками оберъ-офицеровъ. Для поддержанія дисциплины усиленія строгости далеко не достаточно; и, наоборотъ, безъ всякой особенной строгости, однимъ присутствіемъ своимъ всюду,—въ ротѣ, на кухнѣ, въ экипажѣ, въ караулѣ, въ манежѣ, самый обыкновенный офицеръ уже представляетъ собой поддержку дисциплины и средство воспитанія матроса въ строгихъ понятіяхъ воинскаго почитанія. Наконецъ, недавній приказъ объ увеличеніи штата оберъ-офицеровъ на 600 челов. противъ существующаго, доказываетъ признаніе недостатка въ нихъ со стороны высшаго начальства официальнымъ образомъ.

Причинъ этого недостатка оберъ-офицеровъ для нуждъ флота въ данной запискѣ будетъ разсмотрѣно двѣ: 1) несоотвѣтствіе

въ измѣненіи общаго водоизмѣщенія флота съ измѣненіемъ числа оберъ-офицеровъ за тотъ же промежутокъ времени и 2) массовый уходъ молодыхъ оберъ-офицеровъ изъ флота.

На фиг. 1 по горизонтальной оси отложены годы отъ 1884 до 1904. По вертикальнымъ направленіямъ отложены, соотвѣтственно годамъ, увеличенія водоизмѣщенія военнаго флота сравнительно съ 1884 г., выраженныя въ процентахъ.

За этотъ періодъ времени видно, что водоизмѣщеніе возросло на 450%, т. е. въ $5^1/_2$ разъ. Приложенная таблица даетъ числа тысячъ тоннъ водоизмѣщенія. Та же таблица даетъ по годамъ число оберъ-офицеровъ. Изъ таблицы видно, что за вышеупомянутый періодъ времени число оберъ-офицеровъ не только не увеличивалось, но даже незначительно уменьшалось. И только за послѣдніе два-три года число это возросло сравнительно съ бывшимъ въ 1884 г. на 17,9%. Это значитъ, что быстрота увеличенія водоизмѣщенія флота—была ровно въ 25 разъ больше быстроты увеличенія его личнаго состава.

Послѣ этихъ цифръ ясно, — почему во флотѣ нехватаетъ вахтенныхъ начальниковъ на судахъ, ротныхъ командировъ въ экипажахъ, нехватаетъ спеціалистовъ, адъютантовъ, дежурныхъ по экипажу офицеровъ,—вообще нѣтъ молодыхъ офицеровъ. Ясно, куда дѣлись офицеры: они растаяли въ десяткахъ тысячъ тоннъ строевого состава флота!

Однако, одна первая причина недостатка оберъ-офицеровъ могла бы быть устранена безъ особаго труда экстренными мѣрами принимаемыми частью и въ настоящее время: 1) увеличеніемъ выпусковъ изъ Морского корпуса, 2) пріемами офицеровъ изъ Военнаго вѣдомства, 3) учрежденіемъ кондукторовъ и палубныхъ офицеровъ. Этими мѣрами, особенно увеличеніемъ выпусковъ, соотвѣтственно увеличенію водоизмѣщенія, можно было бы заставить число оберъ-офицеровъ увеличиваться въ такой же степени, какъ и водоизмѣщеніе. И тогда, двѣ соотвѣтственныя линіи фиг. 1 пошли бы параллельно (пунктиръ), и понемногу въ Морскомъ вѣдомствѣ сумѣли бы справиться съ 1,6 оберъ-офицерами на тысячу тоннъ водоизмѣщенія не хуже, чѣмъ справлялись съ 7,6 оберъ-офицерами на ту же тысячу тоннъ въ 1884 г. и раньше.

*

Для осуществленія этого, надо будетъ только въ будущемъ каждый годъ увеличивать число пріемныхъ вакансій въ общій классъ Морского корпуса въ расчетѣ, положимъ, двѣ вакансіи на тысячу тоннъ заложенныхъ въ этомъ году судовъ. Очень вѣроятно, что придется учредить еще одинъ, или даже два морскіе корпуса, чтобы приходилось на тысячу тоннъ болѣе чѣмъ два офицера, если это найдено будетъ нужнымъ. Во всякомъ случаѣ, увеличеніемъ вакансій, а слѣдовательно и выпусковъ, можно было бы въ концѣ концовъ облегчить нужды флота въ оберъ-офицерахъ,—если бы не было второй причины ихъ недостатка.

Эта вторая причина: уходъ молодыхъ офицеровъ въ первые годы службы изъ рядовъ флота. И нѣтъ надежды удержать даже будущихъ, въ бо̀льшемъ числѣ выпускаемыхъ изъ корпуса, молодыхъ офицеровъ на службѣ, при современной организаціи этой службы. Перспектива «двадцатипятилѣтняго сидѣнія» въ оберъ-офицерскихъ чинахъ пугаетъ со дня выпуска каждаго мало-мальски самолюбиваго человѣка. А, между тѣмъ, этотъ срокъ, а впослѣдствіи и бо̀льшій, есть неизбѣжное слѣдствіе условій прохожденія службы современнаго флотскаго офицера.

Выпуски изъ Морского корпуса, дѣйствительно, сильно увеличились за послѣднія 10—12 лѣтъ; отъ 40 челов. въ девятидесятыхъ годахъ прошлаго столѣтія выпуски возросли до 140 челов. въ послѣдніе два-три года. И все-таки, вотъ что оказывается:—

Съ 1898 г. по 1903 г., за пять лѣтъ, Морской корпусъ выпустилъ 539 мичмановъ, не считая юнкеровъ. За это время произведено было въ капитаны 2-го ранга 138 лейтенантовъ. Общее же число оберъ-офицеровъ за эти пять лѣтъ увеличилось только на 247 челов. Слѣдовательно, около 150 челов. молодыхъ оберъ-офицеровъ за пять лѣтъ покинули флотъ, едва только начавъ службу въ немъ. По этимъ даннымъ ежегодный уходъ оберъ-офицеровъ можно считать около 30 человѣкъ.

А вотъ еще нѣсколько цифръ относящихся также до настоящаго времени:—

Съ 1896 г., въ продолженіе семи лѣтъ, наблюдается слѣдующее явленіе: каждый оберъ-офицеръ одного изъ выпусковъ девятидесятыхъ годовъ подвигается впередъ за годъ ровно на 50 челов.; между тѣмъ, какъ производится въ штабъ-офицеры, иногда, менѣе половины этого числа. Слѣдовательно, просто уходитъ изъ флота остальная половина, или немного менѣе, если считать умирающихъ на службѣ. Если же, кромѣ того, принять во вниманіе всѣхъ выбывающихъ изъ строя позади такого, двигающагося впередъ, офицера, то смѣло можно считать, что каждый годъ выбываетъ изъ флота самовольно сорокъ необходимыхъ для флота оберъ-офицеровъ. Каждый годъ сорокъ ротныхъ командировъ, спеціалистовъ, адъютантовъ, вахтенныхъ начальниковъ бѣгутъ изъ флота въ другія вѣдомства; большинство—пугаемые перспективой «сидѣнія» въ оберъ-офицерскихъ чинахъ. И ничѣмъ ихъ не удержать при современномъ несоотвѣтствіи числа требуемыхъ по штату оберъ- и штабъ-офицеровъ, — несоотвѣтствіи, которое, главнымъ образомъ, и вызываетъ это долгое «сидѣніе».

Изъ этихъ двухъ примѣровъ, веденныхъ двумя разными путями и въ конечномъ выводѣ приведшихъ къ цифрамъ близкимъ: 30 и 40, видно, что число, уходящихъ самовольно оберъ-офицеровъ флота колеблется въ настоящее время около сорока. При такихъ условіяхъ, и при тѣхъ же, болѣе чѣмъ въ 100 челов., выпускахъ изъ корпуса ежегодно, флотъ дождется, требуемыхъ послѣднимъ штатомъ 600 лишнихъ (!?) оберъ-офицеровъ. minimum черезъ 15 лѣтъ. Т. е. только черезъ 15 лѣтъ личный составъ получитъ приращеніе требуемое штатомъ въ 54%, сравнительно съ настоящимъ временемъ. Между тѣмъ, какъ водоизмѣщеніе военнаго флота за это время неминуемо возрастетъ, принимая во вниманіе ростъ его за послѣдніе 8 лѣтъ, еще на 375%!

Слѣдовательно, нужно ожидать еще большаго затрудненія изъ-за недостатка оберъ-офицеровъ во флотѣ, въ ближайшемъ будущемъ.

Для болѣе полнаго и детальнаго ознакомленія съ явленіемъ ухода оберъ-офицеровъ флота, это явленіе было прослѣжено

тщательно по книжкамъ личнаго состава. Были собраны цифровыя данныя и составлены таблицы III и IV. А затѣмъ, по даннымъ таблицъ было это явленіе изображено графически на фиг. 2.

На этомъ чертежѣ уходъ оберъ-офицеровъ выражается ломаными и кривыми линіями. Есть линія ухода за послѣднія сорокъ лѣтъ, которая одна сама по себѣ можетъ представлять интересъ только ариѳметическій, такъ какъ условія службы сильно, конечно, измѣнились въ продолженіе этихъ сорока лѣтъ. Есть линія ухода за послѣднія 20 и 13 лѣтъ. Способъ построенія этихъ линій употреблялся слѣдующій: по горизонтальной оси отложены года службы любого изъ выбранныхъ выпусковъ изъ Морскаго корпуса, а по вертикальному направленію откладывались процентныя потери каждаго выпуска въ соотвѣтствующіе годы службы. При построеніяхъ этихъ линій, взято было около сорока, какъ выше указано, выпусковъ, начиная съ выпуска 1864 г. и до 1903 г. Величины потерь каждаго выпуска въ процентахъ брались изъ таблицы IV.

Разсматривая таблицу IV видно, что въ среднемъ черезъ пятнадцать лѣтъ службы каждый выпускъ теряетъ уже около 50% своего состава. Кромѣ того, по этой же таблицѣ замѣтна за послѣднія 10—15 лѣтъ тенденція къ увеличенію этихъ потерь.

Изъ фиг. 2 видно, что и въ прежніе годы наблюдалось подобное же прискорбное явленіе ухода оберъ-офицеровъ изъ рядовъ строевого состава флота. Явленіе это, слѣдовательно, отчасти происходитъ вслѣдствіе особыхъ свойствъ службы оберъ-офицера флота, общихъ для послѣднихъ сорока лѣтъ. Раньше этотъ массовый уходъ не ощущался замѣтно, лишь вслѣдствіе большаго тогда числа оберъ-офицеровъ сравнительно съ общимъ водоизмѣщеніемъ флота. 7,6 оберъ-офицера на тысячу тоннъ, очевидно, болѣе чѣмъ достаточно!

Если не считать потерею выпуска, оберъ-офицеровъ зачисленныхъ по флоту, то линія фиг. 2, выражающая среднія потери за сорокъ лѣтъ, нѣсколько измѣнитъ свой видъ. Характерный сломъ на 22—24-мъ году службы исчезнетъ, и вся часть линіи ниже этого слома, отъ 1-го до 22-го года службы, пой-

ПРОЦЕНТНЫХЪ ПОТЕРЬ ЛЮБОГО ИЗЪ

Годъ произв. въ офиц.	Годы службы 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1864	0	7	11	22	33	36	37	40	41	43	43	43
65	0	7	10	14	19	21	23	29	31	56	59	59
66	0	14	28	30	30	37	41	43	50	52	59	59
67	9	19	26	28	29	33	38	41	41	47	50	53
68	0	4	12	16	20	24	24	24	24	32	40	60
69	12	29	42	46	46	54	54	54	56	58	58	62
70	14	16	20	24	24	26	32	36	40	46	48	50
71	24	34	36	36	38	38	38	38	38	40	43	46
72	5	14	21	24	25	30	36	37	38	39	40	42
73	7	12	14	17	18	18	19	22	25	29	32	35
74	10	10	13	18	23	27	27	27	27	30	33	36
75	0	3	3	4	4	6	8	11	14	17	21	25
76	3	5	8	8	11	14	18	20	22	24	26	28
77	6	12	15	17	20	23	26	29	32	35	38	42
78	0	6	8	10	13	14	15	16	17	18	20	22
79	6	7	8	9	11	14	17	20	23	26	29	31
80	0	0	0	4	8	12	16	20	25	30	33	35
81	0	0	3	6	9	12	16	20	24	28	31	35
82	0	3	6	10	14	18	22	26	27	30	32	34
83	2	4	7	10	13	16	19	21	27	29	30	35
89	0	+1	+1	3	6	8	10	13	16	21	25	29
90	+ 3	+8	+4	0	5	11	17	24	25	26	26	32
91	0	0	4	6	8	11	14	22	29	33	37	37
92	0	0	2	4	6	9	14	18	23	27	27	
93	0	1	1	2	2	9	16	22	27	33		
94	0	2	4	7	10	12	19	19	22			
95	0	0	0	3	5	16	16	28				
97	0	2	5	6	7	11						
98	0	0	+1	+5	7							
1899	0	0	1	4								
1900	+10	+4	0									
01	0	0										
02	+ 9											
03												

ТАБЛИЦА III

ПОКАЗЫВАЮЩАЯ ЧИСЛО ОФИЦЕРОВЪ ЛЮБОГО ИЗЪ ВЫБРАННЫХЪ ВЫПУСКОВЪ ВЪ ПОСЛѢДУЮЩІЕ ГОДЫ СЛУЖБЫ.

Годы. / Годъ произв. въ офиц.	1865	1866	1867	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1879	1880	1883	1885	1890	1891	1892	1894	1895	1896	1898	1900	1901	1902	1903
1864	67	62	59	44	42	41	39	38	37	37	37	33	33	30	29	29	15	—	15	13	12	12	11	7	7	7	5
65		86	80	74	70	68	66	61	59	35	35	35	—	—	—	30	25	—	17	16	15	15	14	8	6	5	5
66			46	33	32	32	29	27	26	23	22	19	19	19	19	19	19	—	15	14	10	8	7	5	4	4	4
67			58	47	43	42	41	39	36	34	34	31	27	27	27	26	19	—	16	16	14	14	14	8	8	4	4
68				25	24	22	21	20	19	19	19	19	15	10	8	8	8	—	7	7	5	5	3	3	1	—	—
69				24	21	17	14	13	13	11	11	11	10	10	7	7	7	—	7	7	6	6	6	6	4	4	3
70				50	47	43	42	40	38	38	37	34	30	27	24	—	18	—	17	15	12	12	10	10	9	8	7
71				гард.	50	42	38	33	32	32	31	31	31	31	27	—	22	—	21	20	18	18	16	12	12	9	9
72					гард.	72	72	68	62	57	55	54	46	45	43	—	32	—	30	28	25	25	23	20	20	18	17
73					41	гард.	41	42	39	37	36	35	35	34	30	—	21	—	21	18	17	17	15	12	12	12	11
74					гард.		гард.	40	41	37	37	36	32	30	30	—	20		19	17	16	15	14	11	11	11	10
75								гард.	60	56	56	54	54	54	50	—	35	—	32	28	27	27	27	24	22	20	19
76									гард.	70	76	74	70	70	62	—	50	—	49	39	39	39	33	32	31	28	23
77										гард.		86	76	73	66	—	46	45	45	40	35	34	34	30	30	28	27
78												90	90	84	78	—	70	66	63	58	52	—	51	48	48	44	43
79												гард.	104	98	95	—	74	72	66	63	61	—	58	58	57	56	54
80													93	85	85	—	59	57	55	51	45	—	44	44	43	48	42
81													гард.	92	92	—	70	66	63	55	51	—	50	48	45	44	43
82														гард.	180	—	133	131	126	118	106	—	97	89	81	80	80
83															4	—	54	53	49	47	43	—	37	36	35	31	27
89																	49	50	50	46	—	—	41	37	—	28	27
90																	38	39	41	38	36	—	29	28	28	26	24
91																			49	47	—	—	42	35	—	31	31
92																				44	—	—	40	36	—	32	32
93																				55	—	—	54	46	—	40	37
94																				1	68	—	63	60	55	55	53
95																					43	—	43	41	36	36	31
97																							56	53	—	52	50
98																							2	58	—	61	54
99																								77	77	76	74
1900																								78	86	81	78
01																										116	116
02																										131	143
03																											137

ТАБЛИЦА IV

ПРОЦЕНТНЫХЪ ПОТЕРЪ ЛЮБОГО ИЗЪ ВЫБРАННЫХЪ ВЫПУСКОВЪ ВЪ ПОСЛѢДУЮЩІЕ ГОДЫ СЛУЖБЫ.

Годы службы / Годъ произв. въ офиц.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
1864	0	7	11	22	33	36	37	40	41	43	43	43	48	48	48	53	54	56	57	57	57	61	65	69	73	78	78	78	79	80	82	82	83	84	87	90	90	90	93
65	0	7	10	14	19	21	23	29	31	56	59	59	60	60	61	62	62	63	64	65	66	67	68	69	71	75	80	80	81	83	83	84	84	87	91	93	94	94	
66	0	14	28	30	30	37	41	43	50	52	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	63	67	69	70	78	83	84	85	87	89	91	91	91		
67	9	19	26	28	29	33	38	41	41	47	50	53	53	53	53	53	54	55	56	57	59	63	67	69	72	72	72	76	76	76	76	81	86	86	93	93			
68	0	4	12	16	20	24	24	24	24	32	40	60	62	65	68	68	68	68	68	68	68	68	70	72	72	72	80	80	84	88	88	88	96	100					
69	12	29	42	46	46	54	54	54	56	58	58	62	66	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	75	75	75	75	75	75	83	83	86					
70	14	16	20	24	24	26	32	36	40	46	48	50	52	53	54	56	58	60	62	64	65	66	68	70	76	76	78	80	80	80	82	84	86						
71	24	34	36	36	38	38	38	38	38	40	43	46	47	48	49	50	52	54	56	57	58	59	60	64	64	66	68	72	76	76	82	82							
72	5	14	21	24	25	30	36	37	38	39	40	42	44	46	48	50	52	55	56	58	60	61	65	65	67	68	70	72	72	75	76								
73	7	12	14	17	18	18	19	22	25	29	32	35	38	41	44	47	50	50	50	54	57	60	60	62	64	67	71	71	71	74									
74	10	10	13	18	23	27	27	27	27	30	33	36	39	43	47	51	53	54	56	59	61	64	65	66	69	73	73	73	76										
75	0	3	3	4	4	6	8	11	14	17	21	25	29	33	37	40	43	47	50	52	52	52	52	55	57	61	64	66											
76	3	5	8	8	11	14	18	20	22	24	26	28	31	34	35	35	42	49	49	49	52	56	57	58	59	63	70												
77	6	12	15	17	20	23	26	29	32	35	38	42	46	47	48	50	53	59	60	60	60	62	65	65	67	69													
78	0	6	8	10	13	14	15	16	17	18	20	22	27	30	33	35	42	43	45	47	47	47	47	51	52														
79	6	7	8	9	11	14	17	20	23	26	29	31	36	38	39	41	42	43	44	44	44	45	46	48															
80	0	0	0	4	8	12	16	20	25	30	33	35	38	40	47	47	47	48	48	48	50	50	51																
81	0	0	3	6	9	12	16	20	24	28	31	35	40	45	45	45	45	45	48	51	52	53																	
82	0	3	6	10	14	18	22	26	27	30	32	34	41	43	45	46	48	50	55	55	56																		
83	2	4	7	10	13	16	19	21	27	29	30	35	38	41	45	46	46	48	54	60																			
89	0	+1	+1	3	6	8	10	13	16	21	25	29	43	45																									
90	+ 3	+8	+4	0	5	11	17	24	25	26	26	32	37																										
91	0	0	4	6	8	11	14	22	29	33	37	37																											
92	0	0	2	4	6	9	14	18	23	27	27																												
93	0	1	1	2	2	9	16	22	27	33																													
94	0	2	4	7	10	12	19	19	22																														
95	0	0	0	3	5	16	16	28																															
97	0	2	5	6	7	11																																	
98	0	0	+1	+5	7																																		
1899	0	0	1	4																																			
1900	+10	+4	0																																				
01	0	0																																					
02	+ 9																																						
03																																							

Цифры, набранныя тутъ жирнымъ шрифтомъ, сняты съ кривой фиг. 2, выражавшей потери въ % даннаго выпуска, за неимѣніемъ книжекъ личнаго состава нѣкоторыхъ годовъ прошлаго столѣтія.

Цифры со знаками + означаютъ, что къ данному году службы выпускъ получилъ приращеніе состава въ %. Это объясняется производствами въ мичманы изъ юнкеровъ и переводомъ изъ корпусовъ флота.

ТАБЛИЦА IV

ВЫБРАННЫХЪ ВЫПУСКОВЪ ВЪ ПОСЛѢДУЮЩІЕ ГОДЫ СЛУЖБЫ.

13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
48	48	48	53	54	56	57	57	57	61	65	69	73	78	78	78	79	80	82	82	83	84	87	90	90	90	93
60	60	61	62	62	63	64	65	66	67	68	69	71	75	80	80	81	83	83	84	84	87	91	93	94	94	
59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	63	67	69	70	78	83	84	85	87	89	91	91	91		
53	53	53	53	54	55	56	57	59	63	67	69	72	72	72	76	76	76	76	81	86	86	93	93			
62	65	68	68	68	68	68	68	68	68	70	72	72	72	80	80	84	88	88	88	96	100					
66	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	75	75	75	75	75	75	83	83	86					
52	53	54	56	58	60	62	64	65	66	68	70	76	76	78	80	80	80	82	84	86						
47	48	49	50	52	54	56	57	58	59	60	64	64	66	68	72	76	76	82	82							
44	46	48	50	52	55	56	58	60	61	65	65	67	68	70	72	72	75	76								
38	41	44	47	50	50	50	54	57	60	60	62	64	67	71	71	71	74									
39	43	47	51	53	54	56	59	61	64	65	66	69	73	73	73	76										
29	33	37	40	43	47	50	52	52	52	52	55	57	61	64	66											
31	31	35	35	42	49	49	49	52	56	57	58	59	63	70												
46	47	48	50	53	59	60	60	60	62	65	65	67	69													
27	30	33	35	42	43	45	47	47	47	47	51	52														
36	38	39	41	42	43	44	44	44	45	46	48															
38	40	47	47	47	48	48	48	50	50	51																
40	45	45	45	45	45	48	51	52	53																	
41	43	45	46	48	50	55	55	56																		
38	41	45	46	46	48	54	60																			
43	45																									
37																										

Цифры, набранныя тутъ жирнымъ шрифтомъ, сняты съ кривой фиг. 2, выражавшей потери въ $^0/_0$ даннаго выпуска, за неимѣніемъ книжекъ личнаго состава нѣкогорыхъ годовъ прошлаго столѣтія.

Цифры со знаками + означаютъ, что къ данному году службы выпускъ получилъ приращеніе состава въ $^0/_0$. Это объясняется производствами въ мичманы изъ юнкеровъ и переводомъ изъ корпусовъ флота.

детъ болѣе согласно съ ея продолженіемъ отъ 22-го и до 41-го года. И положеніе новой нижней части этой линіи, которая ляжетъ ниже линій среднихъ за послѣднія 20 и 13 лѣтъ, укажетъ на сильное увеличеніе потерь выпусковъ за послѣдніе годы.

Среднія же линіи потерь выпусковъ за послѣднія 20 и 13 лѣтъ вида своего не измѣнятъ, если также принять во вниманіе оберъ-офицеровъ зачисленныхъ по флоту, въ виду того, что теперь очень невелико само по себѣ это число.

Уходятъ болѣе всего оберъ-офицеры отъ шестого до четырнадцатаго года службы. На это указываетъ наибольшая крутизна кривыхъ фиг. 2 за это время. И, конечно, далеко не всегда уходятъ наименѣе способные и энергичные изъ выпуска.

И, судя по не прекращающимся,—за послѣднее время особенно,—разговорамъ среди молодыхъ офицеровъ, уходятъ единственно вслѣдствіе очень неприглядnаго теченія службы въ оберъ-офицерскихъ чинахъ. Долгое, почти двадцатипятилѣтнее сидѣніе въ этихъ чинахъ съ перспективой выхода въ отставку по предѣльному возрасту, съ неизбѣжною значительною потерей здоровья за этотъ срокъ исключительно тяжелой для духа и тѣла службы, является почти единственнымъ побужденіемъ для массоваго ухода изъ рядовъ флота болѣе самолюбивыхъ офицеровъ. Молодые офицеры, только что выпущенные изъ корпуса, уже знаютъ, что имъ придется въ оберъ-офицерскихъ чинахъ дожить до сѣдыхъ волосъ. У всѣхъ на глазахъ въ настоящее время очень много оберъ-офицеровъ, щедро убѣленныхъ сѣдиной и съ другими признаками подступающей старости,—вовсе нежелательной для офицера не въ чинахъ;—нежелательной какъ для самого офицера, такъ и для его начальства,—нежелательной, наконецъ, для самаго дѣла флота!

Между тѣмъ, при современной организаціи морской службы и требованіяхъ плавательнаго ценза, уменьшить срокъ состоянія офицера въ чинѣ мичмана и лейтенанта—никакъ нельзя! Нельзя увеличить число штатныхъ штабъ-офицеровъ, когда и имѣющихся болѣе чѣмъ достаточно для выполненія всѣхъ задачъ мореплаванія. Каждый новый броненосецъ или крейсеръ

I ранга требуетъ minimum 15 оберъ-офицеровъ и только двухъ штабъ-офицеровъ. А потому и отношеніе штатныхъ чиселъ этихъ двухъ чиновъ таково, что отнимаетъ всякую надежду благополучно добраться до штабъ-офицерскихъ эполетъ.

По очень образному выраженію одного изъ нашихъ адмираловъ, числа требующихся для строевого флота штабъ- и оберъ-офицеровъ можно представить площадями двухъ подобныхъ прямоугольниковъ съ отношеніями площадей приблизительно какъ 15 : 2. Очевидно, что естественнымъ путемъ изъ большого прямоугольника малый можетъ сдѣлаться черезъ очень большое число лѣтъ.

Кстати здѣсь замѣтить, что въ случаѣ предполагаемаго увеличенія выпусковъ изъ Морского корпуса, необходимаго для устраненія первой причины недостатка оберъ-офицеровъ, неравенство этихъ двухъ прямоугольниковъ еще болѣе увеличится, на что и было обращено вниманіе вышеупомянутаго адмирала, а значитъ, еще болѣе увеличится срокъ оберъ-офицерскаго сидѣнія въ будущемъ.

Все это позволяетъ думать, что суть второй причины недостатка оберъ-офицеровъ заключается въ вопіющемъ несоотвѣтствіи штатныхъ чиселъ штабъ- и оберъ-офицеровъ флота.

Надо, слѣдовательно, измѣнить самый штатъ; надо уничтожить это несоотвѣтствіе чиселъ, нигдѣ въ войскахъ другого рода оружія въ такой рѣзкой формѣ не существующее.

Увеличивъ же штатъ штабъ-офицеровъ въ необходимой, для уменьшенія величины ухода оберъ-офицеровъ изъ флота,— степени, придется, конечно, ослабить требованія плавательнаго ценза для штабъ-офицеровъ.

Попробуемъ теперь указать средства и степень увеличенія штата штабъ-офицеровъ флота.

Средство: замѣщеніе штабъ-офицерами флота нестроевыхъ обязанностей Морского вѣдомства безъ перевода по адмиралтейству и съ производствомъ въ слѣдующій чинъ по линіи.

Слѣдующее соображеніе можетъ нѣсколько уменьшить кажущуюся несообразность и антиморской характеръ этого средства:—

Для успѣшнаго развитія флота, кромѣ раціональнаго отправленія своихъ назначеній элементами чисто мореходными, необходимо такое же отправленіе элементами административными, судебными, учеными, учебными, фискальными, наконецъ литературными и др. И нѣтъ причины предполагать, что всѣ эти отправленія будутъ выполняться хуже, если вездѣ при нихъ будутъ участвовать люди изъ морской семьи, вышедшіе изъ одного морского корпуса,—а если и изъ двухъ, или трехъ, то все же съ одними и тѣми же двухсотлѣтними традиціями.

А для командованія, и не 12-мѣсячнаго цензоваго, а болѣе продолжительнаго, будутъ оставаться изъ выпуска люди съ идейнымъ стремленіемъ къ этому дѣлу, могущіе съ любовью къ нему отнестись. И не мало нашлось бы и теперь, какъ раньше находилось, командировъ, которые долго, очень долго согласны бы были командовать,—одинъ экипажемъ, другой плавающимъ судномъ любого ранга, при условіи, что ни тому, ни другому отъ этого худа не будетъ, т. е. что вмѣстѣ съ товарищами по выпуску будетъ полученъ слѣдующій и слѣдующій чинъ. А контръ-адмиралы въ должности экипажныхъ командировъ, и капитаны 1-го ранга въ должности командировъ миноносцевъ, далеко не невозможная комбинація.

Можно думать, что при этихъ условіяхъ, при условіи удаленія съ глазъ грознаго для многихъ призрака принудительнаго плаванья, необходимаго для полученія слѣдующихъ чиновъ, много сразу можно бы было открыть береговыхъ штабъ-офицерскихъ мѣстъ въ Морскомъ вѣдомствѣ, на которыхъ теперь сидятъ отставные офицеры, офицеры другого вѣдомства и статскіе чиновники, не боящіеся грознаго ценза. Много бы лучше отъ этого стало дѣлу флота; много бы больше можно было оставить штабъ-офицеровъ на службѣ. А тогда много бы ослабилось существующее несоотвѣтствіе между штатными числами штабъ- и оберъ-офицеровъ, само собой ускорилось бы движеніе въ чинахъ послѣднихъ, а слѣдовательно, прекратился бы массовый уходъ оберъ-офицеровъ.

Недостатка въ береговыхъ штабъ-офицерскихъ должностяхъ быть не можетъ, если просмотрѣть списки гражданскихъ чиновъ Морского вѣдомства, если принять во вниманіе штабъ-

офицеровъ и генераловъ корпуса флотскихъ штурмановъ, морской артиллеріи и по адмиралтейству.

Стоитъ только открыть толстую книжку гражданскихъ чиновъ (необходимыхъ) Морского вѣдомства, какъ видно станетъ, сколько тамъ генеральскихъ мѣстъ, уготованныхъ теперешнимъ чиновникамъ вѣдомства, отъ которыхъ между тѣмъ не отказалось бы много нечестолюбивыхъ лейтенантовъ на окладѣ и такихъ же штабъ-офицеровъ, потерявшихъ больше половины здоровья и нравственныхъ силъ на службѣ флоту, и въ настоящее время, подъ давленіемъ требованій плавательнаго ценза, продолжающихъ принудительно нести обязанности строевой службы.

Конечно, немедленнаго увольненія всѣхъ чиновниковъ Морского вѣдомства послѣдовать не должно. Надо только въ будущемъ рѣшить не замѣщать эти должности съ вольнаго найма, а предоставлять ихъ штабъ-офицерамъ флота безъ перевода ихъ по адмиралтейству и безъ лишенія надежды получить слѣдующій чинъ по линіи.

Приказъ по вѣдомству, объ обязательномъ употребленіи матеріаловъ русскаго происхожденія при работахъ по флоту, потребовалъ для своего опубликованія не мало личной энергіи и государственной мудрости.

Не меньшихъ аналогичныхъ силъ можетъ потребовать приказъ, подобный слѣдующему: «Отнынѣ и впредь всякій разъ, при освобожденіи вакансіи береговой службы въ административныхъ и иныхъ учрежденіяхъ Морского вѣдомства, до окончательнаго замѣщенія ея, требовать отъ штабовъ портовъ списки флотскихъ офицеровъ, желающихъ занять эту вакансію, безъ перевода по адмиралтейству».

Но все-таки такой приказъ не невозможенъ.

А центральному начальству, или же начальству заинтересованнаго учрежденія предоставить уже выборъ изъ списка кандидатовъ. И можно думать, что въ большинствѣ случаевъ, такіе офицеры, не обиженные къ тому же переименованіемъ по адмиралтейству, съ большею сердечностью и большею пользой будутъ служить дѣлу флота. Такого отношенія отъ флотскаго офицера можно скорѣе ожидать, чѣмъ отъ статскаго чиновника,

или офицера другого вѣдомства, не прошедшихъ «марки» Морского кадетскаго корпуса, марки шестилѣтняго школьнаго сидѣнья рядомъ съ товарищами по службѣ, и затѣмъ еще болѣе солидной «марки» оберъ-офицерской службы во флотѣ. Пусть только флотскому офицеру получившему береговое мѣсто будетъ обезпечено движеніе въ чинахъ со сверстниками, оставшимися служить исключительно мореходству, кораблеводству и флотоводству.

Пусть только флотскимъ офицеромъ въ глазахъ самого начальства разрѣшено будетъ называться офицеру, приносящему пользу родному флоту, хотя бы и не въ области чистаго мореплаванія.

Плавательный же цензъ нужно оставить только для полученія перваго штабъ-офицерскаго чина.

Теперь, попробуемъ опредѣлить степень увеличенія штата штабъ-офицеровъ для приведенія оберъ-офицерской службы къ нормальному положенію, а слѣдовательно, для удержанія молодыхъ оберъ-офицеровъ отъ массоваго ухода.

Обозначимъ буквой *a* среднюю величину выпуска изъ Морского корпуса за промежутокъ лѣтъ въ 20—30.

Предположимъ, что при нормальномъ теченіи службы, каждый выпускъ, черезъ 16 лѣтъ пребыванія въ оберъ-офицерскихъ чинахъ, цѣликомъ будетъ производиться въ штабъ-офицеры. Если всѣ оберъ-офицеры будутъ освѣдомлены объ этомъ обстоятельствѣ, многіе изъ нихъ удержатся отъ преждевременнаго ухода, и тогда потери выпуска будутъ много менѣе теперешнихъ потерь, а на фиг. 2 онѣ выразятся графически, положимъ, кривой A.

Кривая B этого чертежа означаетъ, по знаменитому статистику Монферану, естественную убыль мужского поколѣнія. Служа во флотѣ, нельзя надѣяться всегда на естественный конецъ, а потому, при построеніи кривой A, числа Монферана увеличены вдвое. Ниже будетъ оговоренъ этотъ произволъ построенія.

Затѣмъ съ нашей новой линіи A снимемъ величины потерь любого выпуска на каждый годъ службы. Выпишемъ ихъ въ

отдѣльную таблицу II и обозначимъ черезъ I, II, III, IV, V,.....XXX.

Таблица II процентныхъ среднихъ потерь выпуска.

Годы службы въ офицерскихъ чинахъ.	Средняя за 40 лѣтъ.	Средняя за 20 лѣтъ.	Средняя за 13 лѣтъ.	Потери съ кривой А.	Годы службы въ офицерскихъ чинахъ.	Средняя за 40 лѣтъ.	Средняя за 20 лѣтъ.	Средняя за 13 лѣтъ.	Потери съ кривой А.
1	2	+ 1	+ 2	0	21	58	53		35
2	6	0	+ 1	1	22	59			39
3	10	2	1	2	23	61			42
4	13	4	3	3	24	63			46
5	16	8	6	5	25	67			49
6	20	12	11	6	26	70			52
7	24	16	16	7	27	73			56
8	27	21	22	9	28	74			59
9	29	24	25	11	29	77			63
10	33	29	30	13	30	79			66
11	37	30	30	14	31	81			
12	40	34	34	16	32	84			
13	44	39	37	18	33	87			
14	47	43		20	34	89			
15	49	45		22	35	93			
16	50	46		24	36	92			
17	52	47		26	37	92			
18	54	48		28	38	92			
19	55	51		30	39	93			
20	57	53		32					

Общее число оберъ-офицеровъ, при изложенныхъ условіяхъ, составится, слѣдовательно, изъ 16 выпусковъ, уменьшенныхъ

въ своемъ составѣ каждый соотвѣтственно году службы, такимъ образомъ.

$$A = a + (a - Ia) + (a - IIa) + (a - IIIa) + \ldots + (a - XVa) \ldots (1)$$

Раскрывая скобки и выбирая изъ таблицы величины I, II, III и т. д., получаемъ:

$$A = 16a - 1{,}5a = 14{,}5a, \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (2)$$

Разсуждая подобнымъ же образомъ и преслѣдуя принципъ омолаживанія флота, принципъ, которымъ заняты теперь всѣ морскія державы міра, мы получимъ слѣдующія выраженія для числа штатныхъ мѣстъ капитановъ 2-го и 1-го ранговъ:

$$B = (a - XV) + (a - XVI) + (a - XVII) + \ldots + (a - XXI) = 7a - 2a = 5a \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (3)$$

$$C = (a - XXI) + (a - XXII) + \ldots + (a - XXVI) = (6a - 2{,}5a) = 3{,}5a \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (4)$$

Здѣсь нормой принято, для нахожденія въ чинѣ капитана 2-го ранга семь лѣтъ, и для капитана 1-го ранга 6 лѣтъ.

Слѣдовательно, необходимое отношеніе между штатными числами оберъ-офицеровъ, капитановъ 2-го ранга и капитановъ 1-го ранга будетъ:

$$14{,}5 : 5 : 3{,}5$$

или считая всѣхъ штабъ-офицеровъ вмѣстѣ:

$$14{,}5 : 8{,}5.$$

Конечно, при такомъ отношеніи, нельзя обезпечить всѣмъ штабъ-офицерамъ командованія судами, такъ какъ, мы видѣли раньше, для этихъ цѣлей отношеніе разбираемыхъ чиселъ будетъ:

$$15 : 2,$$

а по послѣднему приказу объ увеличеніи штатовъ: 14 : 4.

Но можно обезпечить имъ производство по линіи и состояніе въ спискахъ флота, при отправленіи одной изъ его многообраз-

ныхъ, необходимыхъ все же для его процвѣтанія, функцій. И тогда выпуски, естественнымъ въ морской службѣ путемъ, будутъ терять изъ состава своего столько, что всѣ оставшіеся по прошествіи сроковъ 16, 7 и 6 лѣтъ могутъ быть производимы въ слѣдующій чинъ.

Если продѣлать все вышеизложенное съ кривой фиг. 2, указывающей потери выпусковъ за послѣднія 20 лѣтъ, то получатся числа очень близкія отъ только что выведенныхъ: 13*a*, 3,6*a* и 2*a*. Этотъ результатъ ясно показываетъ, что допущенный нами произволъ при построеніи кривой А указывающей ожидаемую убыль выпусковъ въ будущемъ, очень незначительно вліяетъ на окончательный выводъ.

Подставивъ теперь въ формулы 2, 3 и 4, вмѣсто *a* число 75, величину очень близкую къ величинѣ средняго выпуска за послѣднія 25 лѣтъ, мы получимъ:

975 , 300 и 150,

соотвѣтственно, числа оберъ-офицеровъ, капитановъ 2-го ранга и капитановъ 1-го ранга, при условіи нормальнаго прохожденія службы.

Въ 1901 г. случайно число оберъ-офицеровъ близко подходитъ къ только что нами полученному, остальныя же числа въ этомъ году по спискамъ личнаго состава другія, именно:

965 оберъ-офицеровъ, 230 капитановъ 2-го ранга,
90 капитановъ 1-го ранга.

Отсюда видно, что число необходимыхъ штатныхъ мѣстъ всѣхъ штабъ-офицеровъ при 965 оберъ-офицерахъ, должно бы было быть въ 1901 г. увеличено на 130. Величина совсѣмъ небольшая и за послѣднее время нерѣдко встрѣчавшаяся въ разговорахъ, сюда относящихся, опредѣленная, повидимому, инстинктивно, но вѣрно.

А вотъ цифры штабъ-офицерскихъ и гражданскихъ мѣстъ по книжкамъ гражданскихъ и корпусныхъ чиновъ Морского вѣдомства за 1901 г.:—

	Морской артиллеріи.	Корпуса штурмановъ.	По адмиралтейству.	Гражданскихъ чиновъ.
Генераловъ. . .	1	1	42	45
Полковниковъ . .	4	6	45	137
Подполковниковъ .	14	15	59	
Капитановъ . .	37	50	61	

Итого 89 генеральскихъ и 428 штабъ-офицерскихъ мѣстъ, изъ нихъ только 17 чисто судейскихъ, требующихъ спеціальнаго образованія, которое однако тоже не недосягаемо для окончившихъ Морской корпусъ.

Есть еще одно не новое средство увеличенія штата штабъ-офицеровъ до требуемаго размѣра; это—постепенная передача въ вѣдѣніе Морского Министерства береговыхъ приморскихъ крѣпостей, могущихъ служить базой для операцій военнаго флота. О возможныхъ результатахъ этой мѣры, уже примѣняемой въ настоящее время въ Германіи и Франціи, можно судить a priori.

Вспомнить только роль офицеровъ и нижнихъ чиновъ флота при всѣхъ бывшихъ войнахъ и при всѣхъ маневрахъ.

Современные артиллеристы приморскихъ укрѣпленій безъ помощи флота и его личнаго состава не обойдутся. Въ исторіи ежегодныхъ морскихъ маневровъ нерѣдки случаи, когда сухопутные артиллеристы не различаютъ флотъ не только условно непріятельскій, но даже не могутъ разобраться между военнымъ и коммерческимъ судномъ. Между тѣмъ, если береговыми укрѣпленіями будутъ вѣдать моряки,—врядъ ли они позовутъ въ серіозномъ случаѣ на помощь сухопутнаго артиллериста. Въ особенности, если среди этихъ моряковъ будутъ, окончившіе курсъ въ Артиллерійской академіи, Артиллерійскихъ или Минныхъ классахъ.

Слѣдствіемъ же передачи береговой обороны въ Морское вѣдомство явятся десятки новыхъ штабъ-офицерскихъ должностей, которыя могутъ быть заняты менѣе честолюбивыми флотскими офицерами, не имѣющими претензіи на то, чтобы «водить флоты къ побѣдамъ», а ограничивающими свои претензіи, хотя бы болѣе скромнымъ намѣреніемъ: «не допустить до побѣды флотъ непріятеля!» А уже, что въ единоборствѣ съ флотомъ непрія-

теля приморское укрѣпленіе съ личнымъ составомъ флотскихъ офицеровъ будетъ успѣшнѣе проявлять свою мощь—, нечего и спорить.

Въ настоящее время эта передача, конечно, можетъ быть рекомендована такъ же, какъ и мѣра о замѣщеніи береговыхъ должностей, осторожно и постепенно. Въ настоящее время, когда еще нѣтъ трехъ морскихъ корпусовъ, много приморскихъ крѣпостей взять на себя Морское вѣдомство не можетъ. Для опыта и для начала можно ограничиться единицами; и только затѣмъ, при неизбѣжномъ ростѣ россійскаго флота, постепенно забрать въ себя всѣ факторы приморской и морской обороны... и нападенія!

И вотъ какъ тогда можно себѣ представить прохожденіе службы любого выпуска изъ Морского корпуса:—

Всѣ — лѣтъ 16 въ оберъ-офицерскихъ чинахъ съ преимущественною службой на палубѣ корабля. Нѣкоторые за это время получаютъ спеціальныя знанія, другіе проявляютъ недюжинныя административныя способности, въ третьихъ сквозитъ сильно отрадное и насущное для дѣла флота желаніе «водить флоты къ побѣдамъ». Или вѣрнѣе, обратно: ближайшему начальству, за первыя 15 лѣтъ службы офицера, безъ труда можно догадаться о неизвѣстныхъ, иногда, положительныхъ способностяхъ его по извѣстнымъ, большею частью,—отрицательнымъ. А потому, тому же начальству не трудно будетъ сдѣлать въ выбранномъ для примѣра выпускѣ, ко времени производства его въ штабъ-офицеры, приблизительное назначеніе для любого изъ офицеровъ этого выпуска.

Лейтенанты, выполнившіе плавательный цензъ за три-четыре года до времени производства ихъ выпуска въ капитаны 2-го ранга, могутъ быть съ большою пользой для дѣла назначаемы адъютантами экипажей, командирами сводныхъ ротъ, членами экипажнаго суда и на другія береговыя оберъ-офицерскія должности.

И можно ожидать, что не будетъ тогда этой плотины изъ штабъ-офицеровъ, которые потеряли надежду на движеніе впередъ по причинѣ отсутствія штатныхъ должностей гарантирующихъ это движеніе. Не будетъ плотиной этой задерживаться теченіе и про-

изводство слѣдующихъ выпусковъ. Всѣхъ будетъ куда дѣть. Не будетъ страшнаго оберъ-офицерскаго «сидѣнія». Меньше будетъ обиженныхъ, меньше обижающихъ, меньше клянущихъ службу-мачеху, и, главное, многочисленныя нужды, а не только мореходныя, Морского вѣдомства будутъ отправляться преимущественно людьми изъ морской семьи, съ одною для всѣхъ нихъ Alma Mater.

А для небольшого, сравнительно, числа необходимыхъ командировъ судовъ I и II ранга будутъ изъ выпуска оставаться люди съ идейнымъ стремленіемъ къ обязанностямъ, сопряженнымъ съ этими серіозными назначеніями,— люди, дѣйствительно способные проявить съ любовью и беззавѣтною преданностью свои таланты кораблеводства; а впослѣдствіи они же, за исключеніемъ извѣстнаго процента на всевозможную убыль, будутъ и флотоводцы.

Въ настоящее же время не рѣдкость явленіе, когда многимъ много прослужившимъ офицерамъ приходится почти насильно служить строевому флоту, оставаясь силою обстоятельствъ (а больше ценза) прикованными къ одной изъ его немногочисленныхъ должностей. Именно много прослужившимъ теперь приходится насильно старше-офицерствовать, командирствовать и адмиральствовать, такъ какъ молодежь имѣетъ болѣе шансовъ и возможности благополучно продолжать устройство своей жизни, перемѣнивъ вѣдомство.

Молодежь, положимъ, нерѣдко и во всѣхъ другихъ вѣдомствахъ государственной машины Россіи мѣняетъ теперь родъ службы, выбранной для нея зачастую родителями; но это неизбѣжный и небольшой процентъ. И только во флотѣ это уже не $^0/_0$, гдѣ послѣ цифры стоятъ два маленькіе нуля раздѣленные чертой,—а процентъ, гдѣ два большіе нуля, стоятъ рядомъ съ цифрой вправо и чертой не раздѣлены!

И все это происходитъ, повторяемъ, отъ гомерическаго несоотвѣтствія между числами требующихся по штату оберъ-и штабъ-офицеровъ; несоотвѣтствія, обусловливающаго невозможно долгое сидѣніе въ оберъ-офицерскихъ чинахъ при исключительно тяжелой для тѣла и духа службѣ въ этихъ чинахъ. А такъ какъ уменьшить исключительную тяжесть этой службы

въ настоящее время нельзя для оберъ-офицеровъ, то остается одно—уменьшить срокъ самой службы.

Нѣкоторымъ утѣшеніемъ въ разобранномъ только что кризисѣ можетъ отчасти служить то соображеніе, что въ настоящее время во всѣхъ флотахъ этотъ кризисъ существуетъ налицо. Во французскомъ флотѣ сплошь и рядомъ лейтенанты сидятъ по 15—18 лѣтъ въ чинѣ, а въ американскомъ это сидѣніе и до 22 лѣтъ доходитъ. И вездѣ стонутъ оберъ-офицеры, и вездѣ начальство занято измышленіями средствъ омолаживанія старшихъ должностей строевой флотской службы. Хотя, говоримъ, и можно подчасъ этимъ соображеніемъ утѣшиться, но, вѣдь пожалуй, не особенно и огорчительно Россіи первой попробовать отъ этого кризиса начать избавляться!

Перечислимъ въ заключеніе подъ рядъ мѣры, которыя могли бы, можетъ-быть, ослабить эффектъ того затруднительнаго положенія съ личнымъ офицерскимъ составомъ, который наблюдается въ настоящее время, и устранить его надолго въ будущемъ:—

1) Обезпечить производство въ штабъ-офицеры каждому выпуску изъ Морского корпуса послѣ 16 лѣтъ пребыванія въ офицерскихъ чинахъ и послѣ выполненія обязательнаго плавательнаго строевого ценза.

2) Значительно облегчить обязательность условій плавательнаго ценза для штабъ-офицеровъ флота или же совершенно для нихъ его уничтожить.

3) Измѣнять ежегодно число пріемныхъ вакансій въ Морской корпусъ въ расчетѣ 3—4 вакансіи на тысячу тоннъ измѣненія въ общемъ водоизмѣщеніи флота. При чемъ, при предполагаемомъ увеличеніи водоизмѣщенія,—увеличивать вакансіи въ общіе классы; при уменьшеніи же водоизмѣщенія,—уменьшать вакансіи въ спеціальные классы.

4) Освобождающіяся вакансіи береговыхъ, административныхъ и др. учрежденій Морского вѣдомства предоставлять, по выбору начальства, желающимъ штабъ-офицерамъ, безъ перевода по адмиралтейству и съ обезпеченіемъ призводства по линіи.

5) Постепенно передать всѣ учрежденія приморской обороны въ вѣдѣніе Морского Министерства.

По окончаніи доклада, было прочтено собранію письмо вице-адмирала С. О. Макарова:—

15-го января 1904 г.

«Ваше Высокопревосходительство,

милостивый государь

Константинъ Павловичъ».

«Всѣ истинно любящіе флотъ съ благодарностью вспомнятъ вашъ призывъ на завтрашнее совѣщаніе, на которомъ лейтенантъ Зотовъ доложитъ собранный имъ матеріалъ».

«Недостатокъ офицеровъ на флотѣ есть дѣло вопіющее, и требуется немедленное принятіе мѣръ къ тому, чтобы пополнить этотъ пробѣлъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ пополнить и другой важный пробѣлъ—недостатокъ боевыхъ судовъ флота и избытокъ учебныхъ, перевозныхъ, описныхъ и пр. судовъ».

«Въ виду того, что совѣщаніе на квартирѣ вашего высокопревосходительства имѣетъ частный характеръ, я позволю себѣ быть совершенно откровеннымъ».

«Прежде всего нужно установить такой порядокъ преподаванія въ Морскомъ корпусѣ, чтобы въ офицеры выходили не старше 18-лѣтняго возраста. Я нахожу, что выгоднѣе или исключить воспитанника или пропустить его даже при недостаточной успѣшности, но не оставлять на скамьѣ ученикомъ, ибо человѣкъ, котораго третировали какъ ученика въ 19, 20 или 21 годъ, теряетъ часть своей способности къ практичному, быстрому и самостоятельному рѣшенію вопросовъ. Надо, чтобы съ 18 лѣтъ молодой человѣкъ считалъ себя отвѣтственнымъ работникомъ».

«При выпускѣ въ 18 лѣтъ молодой человѣкъ не будетъ знать многаго, что надо знать флотскому офицеру, и для пополненія этихъ познаній необходимо во всѣхъ портахъ организовать временные классы съ преподаваніемъ одного избраннаго предмета. Такъ напр.: открывается на три мѣсяца курсъ штурманскаго

дѣла, или курсъ морского международнаго права, курсъ тактики, курсъ морской исторіи и т. п. Для такихъ курсовъ достаточно одного преподавателя, одной комнаты и учебныхъ пособій. Значитъ, это можно устроить гдѣ угодно, прославъ туда свѣдущаго преподавателя».

«Для такихъ крупныхъ предметовъ, какъ артиллерія, минное дѣло, электричество и механика, требуются спеціальные классы».

«Представляю себѣ службу офицера слѣдующимъ образомъ: выходитъ изъ корпуса $17^1/_2$ лѣтъ, затѣмъ идетъ въ плаваніе и до 21 года въ разныхъ портахъ имѣетъ случай пройти 2—3 трехмѣсячные курса. На 21-мъ году онъ поступаетъ въ одну изъ спеціальныхъ школъ, гдѣ остается въ теченіе 9 мѣсяцевъ. Практическій курсъ артиллеріи и миннаго дѣла, по моему мнѣнію, долженъ проходиться на боевыхъ эскадрахъ, и всѣ тѣ суда, которыя для боя не годны, надо совершенно исключить изъ списковъ. Мы можемъ по окончаніи теоретическаго артилерійскаго и миннаго классовъ разослать всѣхъ учениковъ въ Тихій океанъ и Черное море, гдѣ имѣются боевыя эскадры. Тамъ они и ученики комендоровъ и минеровъ пройдутъ практическій курсъ стрѣльбы».

«Механику и мастерства я считаю обязательными для каждаго флотскаго офицера и нахожу, что во время прохожденія службы то на одинъ мѣсяцъ, то на два мѣсяца молодой офицеръ долженъ назначаться въ машину, гдѣ и заниматься, подъ руководствомъ старшаго механика, мастерствами и механизмами».

«Въ настоящее время на флотъ выпускаются изъ Морского корпуса въ возрастѣ отъ 18 до 22 лѣтъ. Средній возрастъ выпуска 1903 г.—20 лѣтъ 3 мѣсяца. Если средній годъ выпуска будетъ $17^1/_2$, то мы получимъ выигрышъ въ 2 года и 9 мѣсяцевъ, т. е. увеличимъ составъ офицеровъ на $2^3/_4$ выпуска, что при теперешнихъ выпускахъ въ 120 челов. составитъ 330 челов. Это же условіе подыметъ качество офицеровъ, ибо тогда будетъ менѣе офицеровъ испорченныхъ продолжительнымъ пребываніемъ на школьной скамьѣ. Кромѣ того, я считаю, что въ офицерскомъ званіи познанія усваиваются солиднѣе,

и тотъ, кто съ выходомъ въ офицерское званіе перестаетъ учиться, тотъ не можетъ считаться надежнымъ офицеромъ».

«Упраздненіе учебныхъ судовъ освободитъ очень много офицеровъ для боевой службы, что въ прибавокъ къ 330, о которыхъ говорилось выше, дастъ крупную прибавку къ личному составу для боевого флота».

«Еще одно мѣропріятіе весьма полезно: во всѣхъ флотахъ наблюденіе за постройкой судовъ производится спеціальными людьми, а не тѣми, которые назначаются для плаванія».

«Каждый заводъ строящій судно долженъ имѣть весь необходимый личный составъ для того, чтобы заканчивать суда вполнѣ, и не должно назначать ни офицеровъ, ни команды, пока судно не сдано комиссіи. Такъ дѣлаютъ за границею, и я былъ на пробѣ броненосца *Massachusetts*, который выходилъ въ море въ полной готовности, но еще не было на немъ ни командира, ни механика, ни кого другого. Отъ правительства были спеціальные инспектора, на подобіе нашихъ пріемщиковъ по артиллеріи и минной части».

«Я входилъ съ такимъ предложеніемъ. Оно было одобрено для миноносцевъ, и теперь практикуется къ большой пользѣ для дѣла, ибо устранились причины, по которымъ заводъ отговаривался, сваливая всякую порчу на неумѣніе военныхъ командъ. Надо то же примѣнить къ большимъ судамъ».

«Въ заключеніе позволю себѣ сказать, что мы—люди увлекающіеся и въ настоящее время находимся въ періодѣ увлеченія учебнымъ дѣломъ. Каждая школа стремится доказать всю важность увеличенія своихъ средствъ, и дѣло дошло до того, что всѣ кронштадтскія гавани заставлены судами въ родѣ «Европы», «Первенца», «Пожарскаго», «Воина» и т. д., а если объявятъ войну на европейскихъ моряхъ, то не съ чѣмъ выйти въ море и встрѣтить непріятеля».

«Рѣшительно считаю, что въ похвальномъ стремленіи обучить нашъ личный составъ мы такъ увлеклись этимъ обученіемъ, что изъ-за деревьевъ не видимъ лѣса».

«Пользуясь случаемъ, прошу ваше высокопревосходительство принять увѣренія въ глубокомъ моемъ уваженіи и таковой же преданности».

«С. Макаровъ».

По прочтеніи же письма, нѣкоторые изъ присутствовавшихъ на этомъ докладѣ адмираловъ сочли нужнымъ съ своей стороны высказать мнѣнія, касающіяся вопросовъ затронутыхъ докладомъ и связанныхъ съ вопросомъ о недостаткѣ оберъ-офицеровъ во флотѣ.

Ниже попытаемся представить общую сводку главныхъ идей этихъ мнѣній, представляющихъ большой интересъ, безъ раздѣленія ихъ по принадлежности и, вѣроятно, съ незначительными искаженіями формы.

— Съ фактами, доказанными въ докладѣ, массоваго ухода молодыхъ оберъ-офицеровъ изъ Морского вѣдомства легко помириться, принимая во вниманіе, что эти офицеры уходятъ въ другія вѣдомства той же Россіи и продолжаютъ приносить пользу родинѣ, оставаясь на государственной службѣ. Еще бо́льшимъ утѣшеніемъ для государства можетъ служить то соображеніе, что уходятъ «не всегда наименѣе энергичные и способные», какъ упомянуто въ самомъ докладѣ. Само же Морское вѣдомство, въ случаѣ нужды, всегда безъ труда черезъ 3—4 года можетъ получить нужный ему по количеству контингентъ оберъ-офицеровъ, понизивъ только сословный цензъ при пріемѣ въ Морской кадетскій корпусъ.

— Въ настоящее время, благодаря плавательному цензу для штабъ-офицерскихъ и генеральскихъ чиновъ личнаго состава флота, есть возможность ежегодно освобождаться отъ элементовъ не вполнѣ удовлетворяющихъ требованіямъ строевой морской службы. Эту возможность нужно считать благодѣтельной, въ виду того соображенія, что «не годный» для строевой службы во флотѣ, не можетъ быть годенъ ни для какой иной. Надо только въ будущемъ производить въ высшіе чины съ еще бо́льшимъ разборомъ, такъ какъ каждый штабъ-офицеръ, произведенный въ контръ-адмиралы безъ тщательнаго разбора, однимъ своимъ производствомъ уже вытѣсняетъ отъ 10 до 15 оберъ-офицеровъ, а произведенный такъ же вице-адмиралъ,—можетъ, и того больше. Для облегченія же условій, проистекающихъ вслѣдствіе отставки штабъ-офицера, можно было бы учредить, по примѣру германскаго флота, годовые сроки выслуги пенсіи по истеченіи 20 лѣтъ службы. Уменьшать же существующій

теперь сословный цензъ при пріемѣ въ Морской корпусъ не слѣдуетъ, въ виду неминуемаго пониженія моральныхъ основъ въ личномъ составѣ флота.

— Что наблюдалось и раньше при таковыхъ же уменьшеніяхъ.

— Факты Меншиковыхъ, Ломоносовыхъ и др., какъ исключенія, доказать ничего не могутъ. Меншиковы и Ломоносовы всегда сами выбьются и будутъ Меншиковыми, Ломоносовыми и адмиралами. О нихъ заботится само Провидѣніе. Средній же моральный и умственный уровень разныхъ сословій далеко не одинаковъ, и всѣмъ извѣстно, какое сословіе въ Россіи можно въ этомъ смыслѣ считать за высшее.

— Личный составъ флота можетъ быть увеличенъ въ настоящее время, и значительно, простою мѣрой переименованія чиновъ корпуса инженеръ-механиковъ въ офицеры флота съ обязательной для нихъ строевою службой, кромѣ своей спеціальной. Въ дальнѣйшемъ, спеціальныя механическія знанія, необходимыя для цѣлей мореплаванія, должны пріобрѣтаться офицерами флота способомъ подобнымъ тому, какъ теперь пріобрѣтаются ими знанія по спеціальностямъ артиллерійской и минной. Отдѣлы же Николаевской морской академіи будутъ давать высшее научное образованіе по этимъ отраслямъ, необходимое для занятія болѣе высокихъ постовъ спеціальной службы.

— Уходъ оберъ-офицеровъ врядъ ли можно объяснить долгимъ пребываніемъ въ оберъ-офицерскихъ чинахъ, такъ какъ, прослѣдивъ службу нѣкоторыхъ изъ адмираловъ флота, видно, что до адмиральскаго чина приходилось служить 35, 36 и 37 лѣтъ. За послѣднее же время эти сроки уменьшились до 32 лѣтъ и меньше. Въ такой же степени должны были уменьшиться и сроки пребыванія въ оберъ-офицерскихъ чинахъ. Цифры наличнаго числа оберъ-офицеровъ за прежніе годы свидѣтельствуютъ, что, сверхъ требуемыхъ табелью комплектаціи судовъ на эти годы, всегда были лишніе оберъ-офицеры. Такъ напр., въ одинъ изъ восьмидесятыхъ годовъ было лишнихъ 300 челов., а въ 1868 г.—лишнихъ 1100 челов.! Въ настоящее время всѣ оберъ-офицеры занимаютъ должности на судахъ флота; лишнихъ нѣтъ, но и недостатокъ для судовыхъ надобностей,

безъ сравненія съ прежнимъ временемъ, не доказанъ. Цифры доклада, упирающія на это, въ сравненіи съ прежнимъ временемъ, произошли отъ простого дѣленія числа всѣхъ оберъ-офицеровъ на число всѣхъ тоннъ военнаго флота. Если это можно дѣлать въ 1903 г. для опредѣленія нуждъ строевого флота, то нельзя то же дѣленіе производить съ числами бывшими 20 или 30 лѣтъ назадъ, и, подавно, нельзя дѣлать никакихъ выводовъ изъ получаемаго частнаго.

— Вообще, цифры—вещь очень гибкая; и ариѳметическими выкладками, при умѣніи обращаться съ цифрами, можно доказать непреложность идей или фактовъ по смыслу своему противоположныхъ.

— Значительнаго уменьшенія средняго возраста выпусковъ изъ Морского корпуса желать нельзя, въ виду тѣхъ огромныхъ требованій, которыя предъявляются молодому офицеру современнымъ состояніемъ наукъ кораблевожденія. Одна наука «о девіаціи компасовъ» для прохожденія ея въ размѣрѣ курса Морского корпуса требуетъ четырехъ лѣтъ ученія и умственныхъ силъ вполнѣ взрослаго юноши.

Для ослабленія значенія тѣхъ изъ высказанныхъ мнѣній, которыя имѣютъ отрицательный смыслъ по отношенію къ смыслу самаго доклада, докладчикъ въ своемъ послѣднемъ заочномъ словѣ, можетъ представить рядъ слѣдующихъ соображеній: —

Убѣжденіе въ томъ, что «не годный» для строевой службы офицеръ, не годенъ и для нестроевой въ Морскомъ вѣдомствѣ, можетъ подлежать большому сомнѣнію на основаніи множества фактовъ, находящихся у всѣхъ на виду и памяти.

Американцы, попробовавшіе уничтожить корпусъ спеціальныхъ механиковъ во флотѣ, остались совсѣмъ безъ механиковъ. Вслѣдствіе чего произошли значительные, трудно поправимые дефекты въ сложныхъ и дорогихъ механизмахъ судовъ военнаго флота, требующихъ, очевидно, для служенія себѣ спеціальныхъ, образованныхъ и интеллигентныхъ людей, рѣшившихъ посвятить всю свою службу механизмамъ флота.

Если въ прежніе годы уходъ оберъ-офицеровъ былъ не меньше, то онъ былъ незамѣтенъ по причинамъ указаннымъ

въ докладѣ; если же онъ былъ меньше, несмотря на столь же продолжительное, какъ и нынѣ, пребываніе въ оберъ-офицерскихъ чинахъ, то это происходило вслѣдствіе того, что прежніе оберъ-офицеры, за отсутствіемъ ценза, могли себѣ, каждый по своему желанію и средствамъ, обезпечить менѣе тяжелую жизнь и службу въ оберъ-офицерскихъ чинахъ, нежели теперь. Въ настоящее же время уходъ оберъ-офицеровъ, если вѣрить цифрамъ доклада,—которыя можно провѣрить каждому по имѣемымъ въ штабахъ книжкамъ личнаго состава,—таковъ, что увеличеніе числа оберъ-офицеровъ должно послѣдовать съ чрезвычайно медленною скоростью, несмотря на большіе выпуски изъ Морского корпуса. А потому нельзя мириться съ величиной этого ухода.

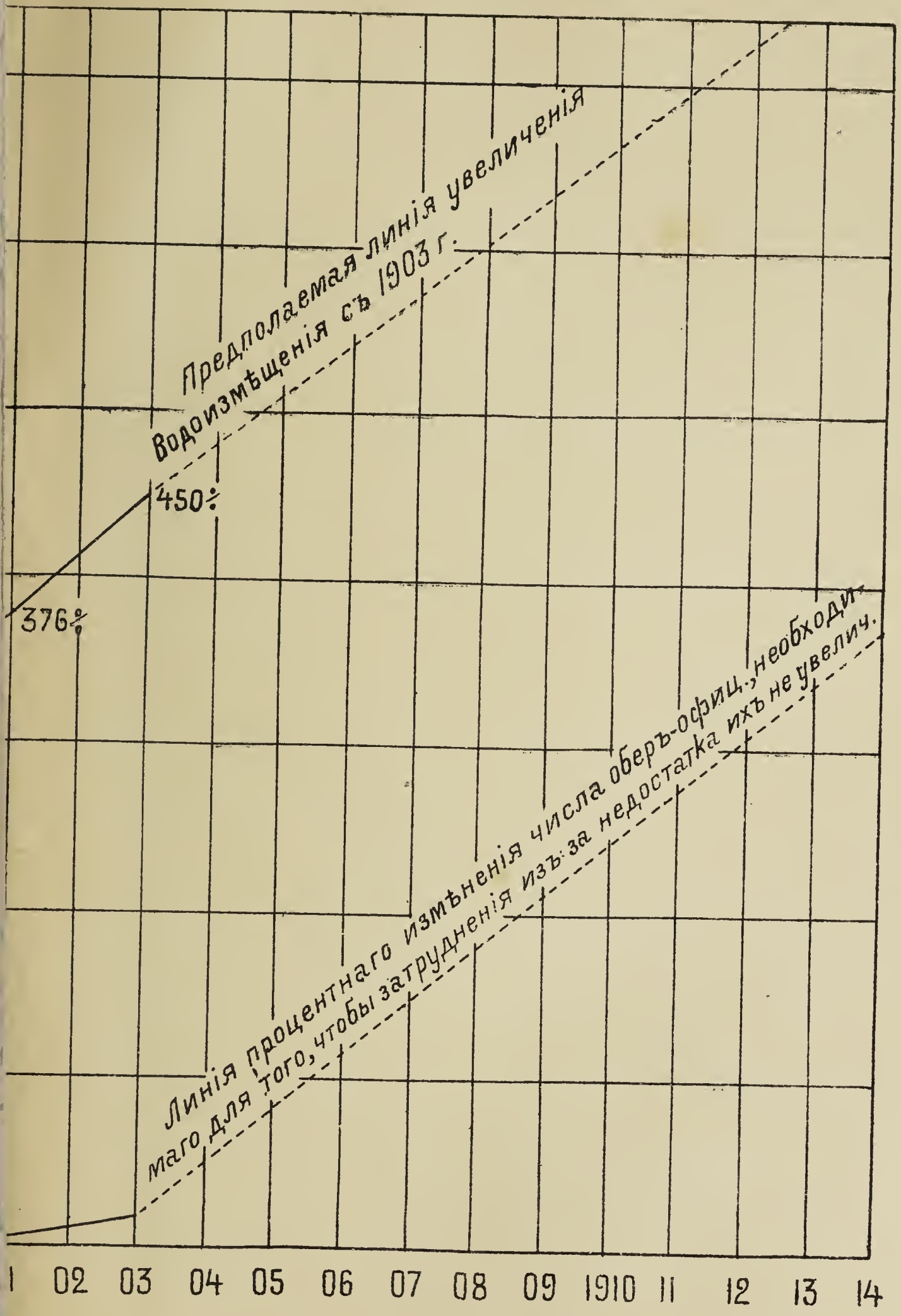
Наличіе лишнихъ офицеровъ въ прежніе годы сравнительно съ требованіями табелей комплектаціи судовъ доказываетъ существовавшее тогда несоотвѣтствіе въ ежегодномъ измѣненіи числа пріемныхъ вакансій съ таковымъ же измѣненіемъ водоизмѣщенія военнаго флота. Въ настоящемъ докладѣ предусмотрѣны мѣры противъ этого несоотвѣтствія. Изъ числа этихъ лишнихъ для цѣлей мореплаванія офицеровъ—одинъ годъ были лишними одни, другой годъ—другіе, такъ что выдѣлять ихъ при расчетѣ дѣйствительно требовавшихся для тогдашнихъ нуждъ флота, врядъ ли представляется возможнымъ. Да и расчетъ этотъ произведенъ въ докладѣ единственно для опредѣленія крайнихъ предѣловъ, между которыми колебалось за послѣднія 20 лѣтъотношеніе чиселъ оберъ-офицеровъ къ числу тоннъ водоизмѣщенія флота.

Для усвоенія науки «о девіаціи компасовъ» въ полномъ ея размѣрѣ, до котораго она доведена въ настоящее время людьми науки, посвятившими на это дѣло всю свою жизнь, можетъ нехватить многихъ годовъ ученія вполнѣ взрослаго юноши. Но для усвоенія того изъ этой науки, что требуется для дѣла нахожденія «безопаснѣйшаго и кратчайшаго пути корабля», вполнѣ достаточно нѣсколькихъ мѣсяцевъ обученія въ офицерскомъ чинѣ.

Врядъ ли слѣдуетъ опасаться избытка штабъ-офицеровъ флота при осуществленіи мѣръ доклада, а главное затрудненій,

происходящихъ отъ этого недостатка. Штабъ-офицеръ, не стѣсняемый плавательнымъ цензомъ и потерявшій надежду служить флоту на палубѣ военнаго судна, самъ, благодаря своему житейскому опыту, поможетъ начальству, какъ это бывало раньше, устроить себя на безобидномъ для себя мѣстѣ;—volenti non fit injuria.

Лейтенантъ **В. П. Зотовъ.**


Предполагаемая линія увеличенія
Водоизмѣщенія съ 1903 г.
450÷
376÷
Линія процентнаго измѣненія числа оберъ-офиц., необходи-
маго для того, чтобы затрудненія изъ-за недостатка ихъ не увелич.
1 02 03 04 05 06 07 08 09 1910 11 12 13 14

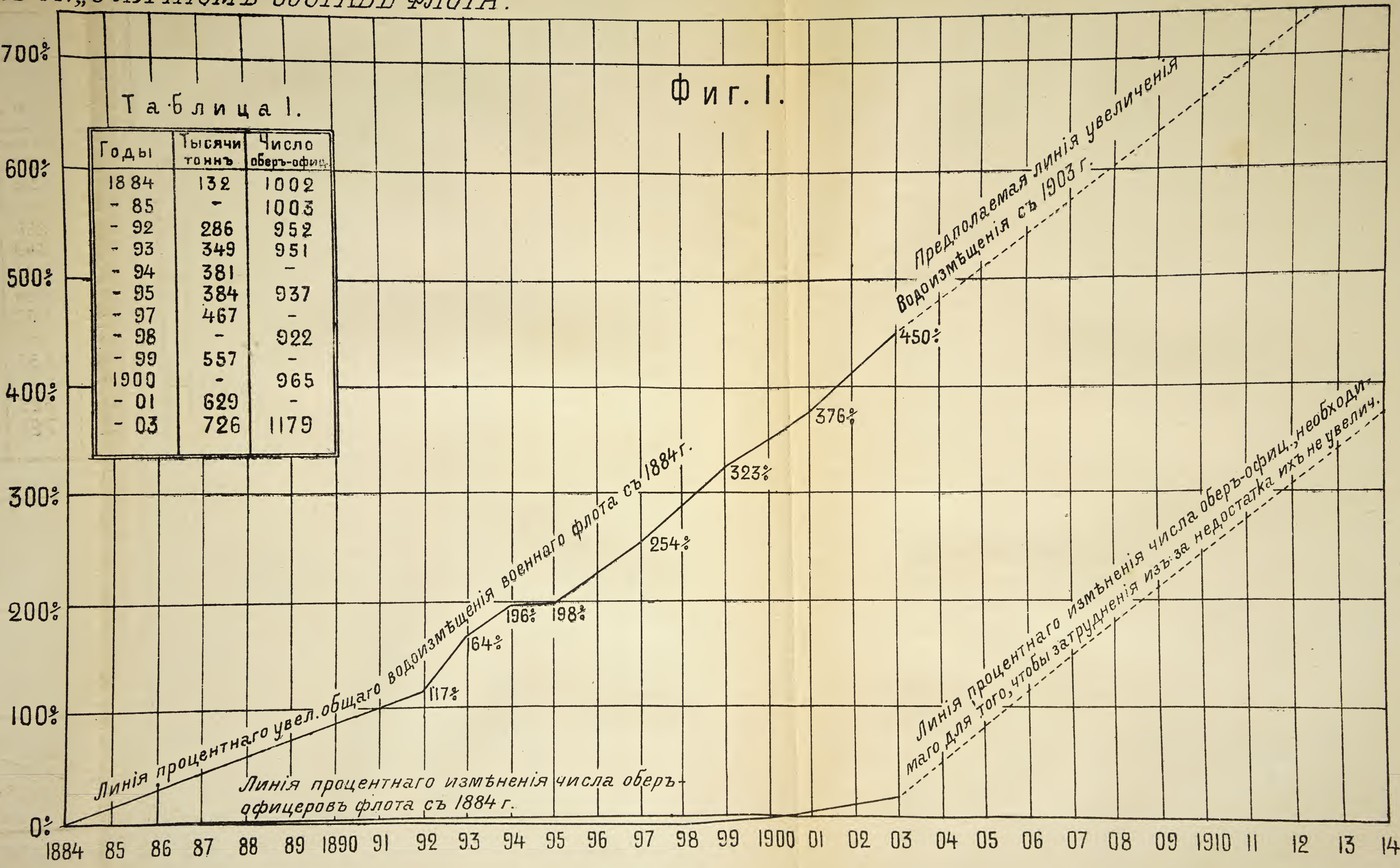
ТИПО-ЛИТ.М.М.

Къ ст. „О ЛИЧНОМЪ СОСТАВѢ ФЛОТА.“

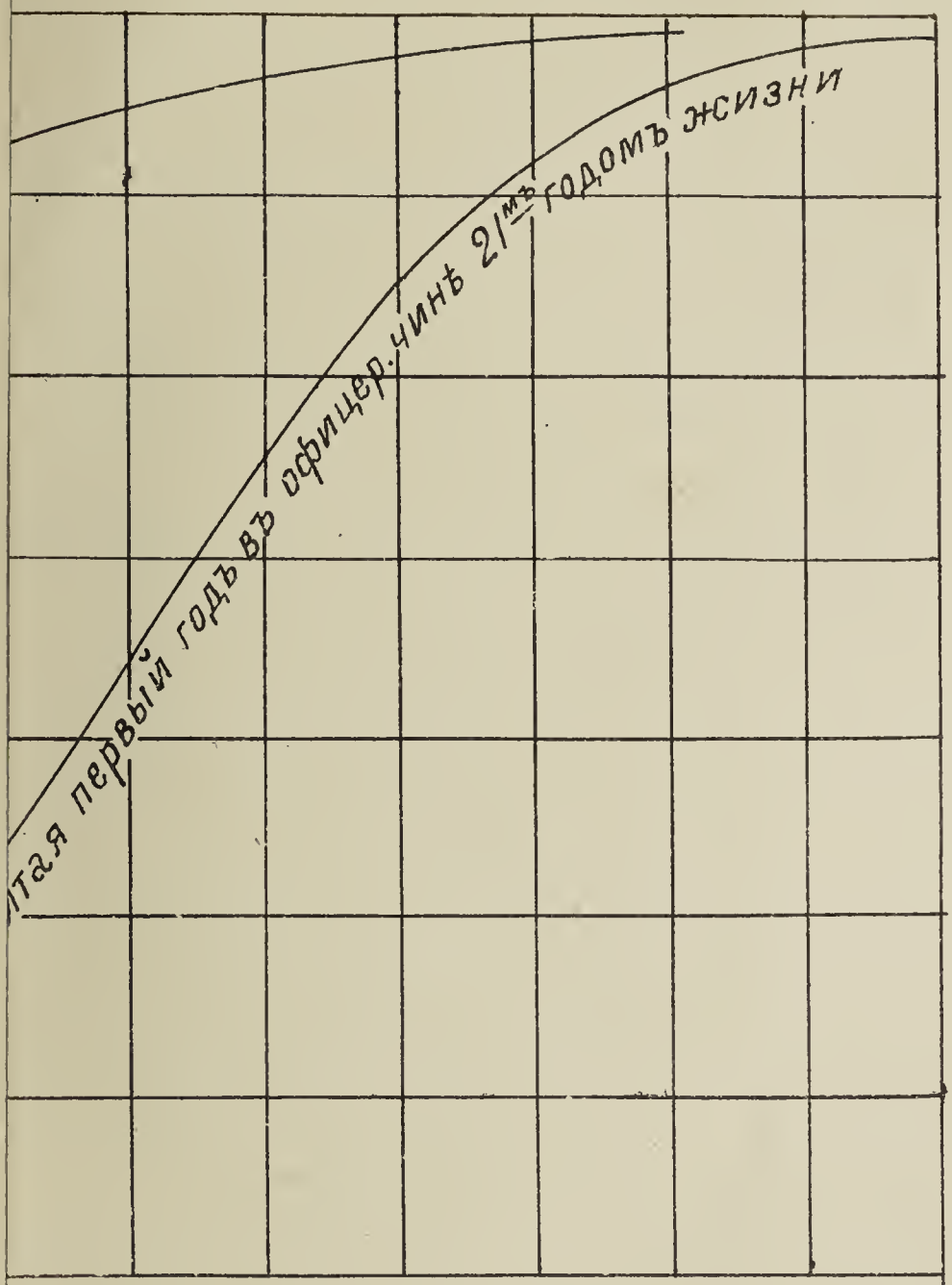
Таблица I.

Годы	Тысячи тоннъ	Число оберъ-офиц.
1884	132	1002
- 85	-	1003
- 92	286	952
- 93	349	951
- 94	381	-
- 95	384	937
- 97	467	-
- 98	-	922
- 99	557	-
1900	-	965
- 01	629	-
- 03	726	1179

Фиг. I.



ТИПО-ЛИТ. М. М.

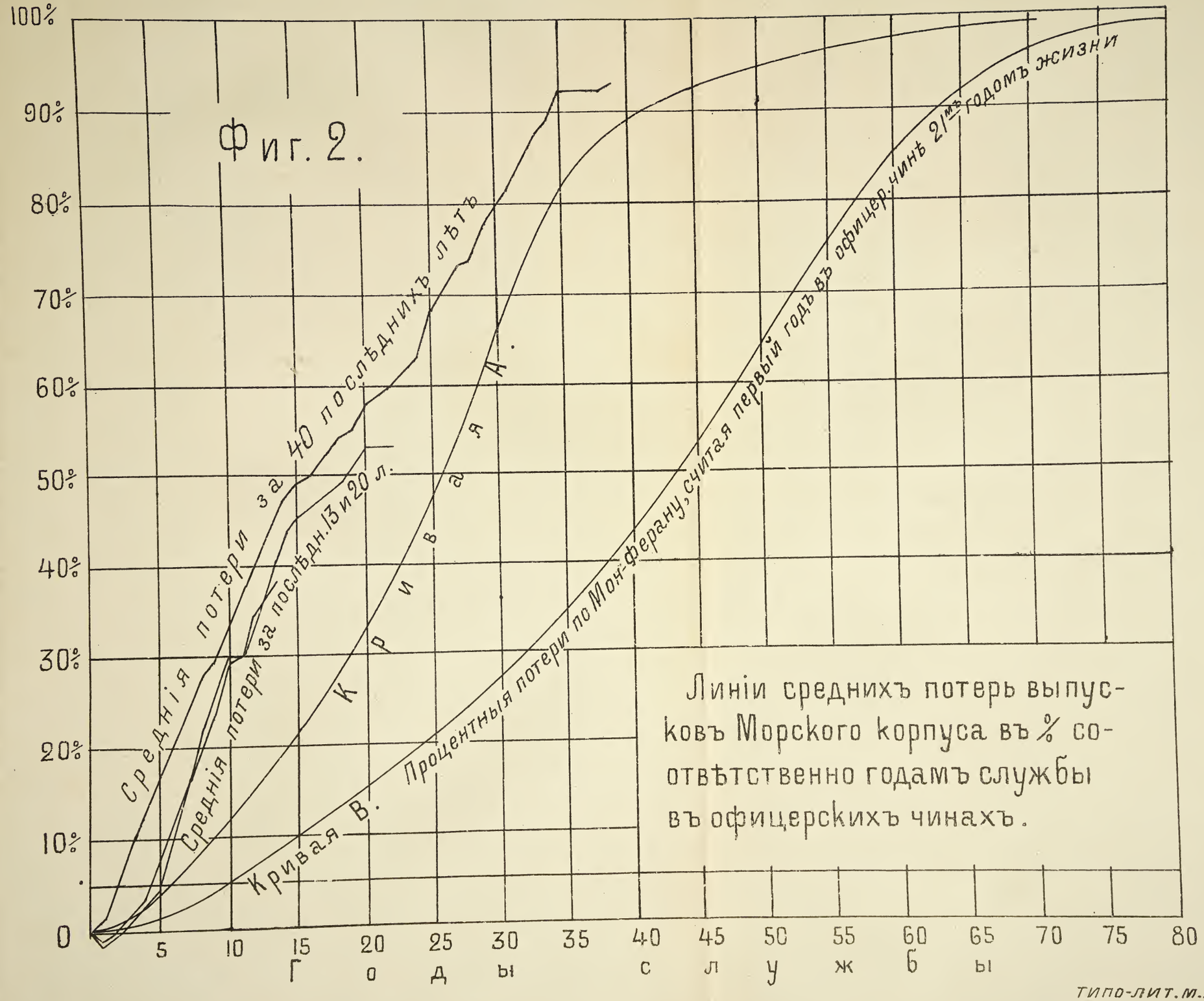


иніи среднихъ потерь выпус-
ъ Морского корпуса въ % со-
ѣтственно годамъ службы
офицерскихъ чинахъ.

-5 50 55 60 65 70 75 80
л у ж б ы

ТИПО-ЛИТ. М.М.

Къ ст. „О ЛИЧНОМЪ СОСТАВѢ ФЛОТА.“



ТИПО-ЛИТ. М.М.

ПОДВИЖНАЯ БАЗА (*).

Докладъ объ организаціи военной подвижной базы для флота Соединенныхъ Штатовъ былъ прочитанъ въ мартѣ этого года американскимъ инженеромъ Куннингамомъ въ морской академіи Анаполиса, въ собраніи морскихъ офицеровъ, механиковъ и корабельныхъ инженеровъ.

Докладчикъ сказалъ, что всякій современный флотъ по общему понятію состоитъ изъ собранія большого числа военныхъ судовъ разной величины—отъ большихъ броненосцевъ и крейсеровъ до маленькихъ миноносцевъ включительно. Скорость хода, боевое вооруженіе и общая готовность этихъ судовъ къ войнѣ до извѣстной степени занимаютъ вниманіе общества, но зато особеннымъ интересомъ и даже почетомъ все-таки справедливо пользуется личный составъ флота. Далѣе общихъ симпатій къ этому флоту общество однако не идетъ, такъ что подробности о его существованіи и устройствѣ не имѣютъ въ его глазахъ большого значенія. Какимъ образомъ построенъ корабль, чѣмъ онъ снабженъ и какія детали входятъ въ составъ его жизненной дѣятельности—все это относится лишь къ вопросамъ техники, а потому едва ли можно требовать отъ публики какого-либо къ этому интереса. Исторія каждаго флота и во всякомъ случаѣ исторія американскаго флота—сказалъ Куннингамъ:—съ начала своего существованія до позднѣйшей эпохи представляетъ собой перечень цѣлаго ряда успѣховъ за разное время своей службы. Случалось, что суда и типъ ихъ постройки совершенно старѣлъ, а число самыхъ судовъ флота значительно уменьшалось, но духъ личнаго со-

---

(*) См. «*Proceedings of the U. S. Naval Institute*», № 109, March, 1904.

става, взаимная его сплоченность и знакомство его съ морскимъ дѣломъ все-таки не терялись, несмотря ни на какія неудачи и разочарованія.

Сравненія флотовъ между собой всегда дѣлаются на основаніи ихъ общаго водоизмѣщенія, при чемъ также принимается во вниманіе вооруженіе и типъ судовъ, но степень ихъ боевой готовности при различныхъ условіяхъ службы часто вовсе не принимается въ расчетъ. Въ дѣйствительности же наиболѣе совершеннымъ кораблемъ слѣдуетъ считать такое судно, которое находится въ наилучшихъ условіяхъ относительно состоянія корпуса, машины, боевого вооруженія и его снабженія; у котораго угольныя ямы полны топливомъ и имѣется полный запасъ боевыхъ принадлежностей и на которомъ офицеры и команда хорошо обучены и дисциплинированы и наконецъ здоровы и бодры духомъ. При всемъ томъ, однако, спрашивается, долго ли такое военное судно можетъ находиться въ подобномъ состояніи боевой готовности?

Количество топлива у него постепенно уменьшается при всякомъ новомъ выходѣ въ море; въ мирное время каждый переходъ разсчитывается такимъ образомъ, чтобы можно было пополнить этотъ запасъ при заходѣ въ какой-либо попутный портъ, гдѣ имѣются постоянные угольные склады, а въ военное время уже одинъ вопросъ о томъ, гдѣ добыть уголь, значительно уменьшаетъ радіусъ дѣйствій судна и иногда даже совсѣмъ парализуетъ всѣ его движенія. При долгомъ стояніи на мѣстѣ, подводная часть корабля ржавѣетъ и обрастаетъ бородкой и ракушками и скорость хода корабля отъ этого значительно уменьшается. Напряженіе и усилія при погонѣ за непріятелемъ или поврежденія полученныя во время сраженія также требуютъ всякій разъ исправленій въ корпусѣ и машинѣ, а если бы судно во время боя не получило никакихъ поврежденій, то тѣмъ не менѣе пополненіе его боевыхъ запасовъ уже во всякомъ случаѣ неизбѣжно. Нравственное и физическое состояніе личнаго состава корабля, помимо случайнаго появленія какой-нибудь общей эпидемической болѣзни, также нерѣдко приходитъ въ военное время въ такой упадокъ, что

время отъ времени люди требуютъ отдыха, передышки или даже полной замѣны другими.

Нѣтъ надобности далѣе продолжать перечислять случаи, ставящіе военный флотъ въ зависимость отъ его базы или станціи, гдѣ все необходимое могло бы быть восполнено и исправлено, какъ въ военное, такъ и въ мирное время.

Докладомъ своимъ лекторъ главнымъ образомъ имѣлъ въ виду существующія условія американскаго флота, а потому указалъ на то, что политика Соединенныхъ Штатовъ до сего времени держалась оборонительнаго характера и руководилась принципомъ строгаго невмѣшательства въ дѣла другихъ государствъ. Пока Соединенные Штаты оставались континентальнымъ государствомъ, всѣ ихъ военные порты и станціи по необходимости находились на континентѣ Америки, но разъ политика измѣнилась и государство расширило свои предѣлы пріобрѣтеніемъ острововъ, оно уже не можетъ довольствоваться одними континентальными портами, а потому приходится теперь позаботиться объ устройствѣ новыхъ базъ и станцій для исправленія поврежденій и пополненія запасовъ плавающаго флота у береговъ новыхъ владѣній.

Военно-морскія операціи вообще зависятъ отъ того, сколько времени корабли могутъ безъ вреда для себя оставаться въ отдаленіи отъ базы, не требуя исправленій или пополненія запасовъ; операціи эти также зависятъ и отъ того, на какое разстояніе и на сколько времени могутъ корабли удаляться отъ ихъ базы при увѣренности быть въ состояніи непремѣнно къ ней возвратиться, когда запасы ихъ истощатся.

При активной оборонѣ, нѣкоторыя заранѣе устроенныя постоянныя базы могутъ оказаться совершенно неудобными вслѣдствіе ихъ отдаленности отъ театра войны, и тогда явится желаніе устроить новую базу гдѣ-нибудь поблизости, между тѣмъ какъ окружающая территорія можетъ принадлежать враждебному государству или же вновь устраиваемая база можетъ послѣ войны оказаться почему-либо непригодной для пребыванія на избранномъ мѣстѣ;—все это такія неудобства, съ которыми трудно справиться. Помимо всего этого, оборудованіе хорошо устроенной и прочной военной базы требуетъ много-

лѣтнихъ надъ нею работъ, такъ какъ главную часть базы все-таки до извѣстной степени составляетъ каменный сухой докъ, который нельзя соорудить наскоро и въ короткое время; безъ дока же и база немыслима, ибо корабли безпрестанно требуютъ исправленій, въ особенности же въ военное время. При чисто оборонительной войнѣ также нельзя заранѣе предвидѣть мѣсто, гдѣ непріятель произведетъ нападеніе, хотя можно приблизительно сказать, что атака возможна въ районѣ наименѣе защищенномъ батареями и войсками и гдѣ непріятель можетъ застигнуть части флота наиболѣе слабыми, а такія мѣста обыкновенно ни для кого не составляютъ тайны; они бываютъ заранѣе извѣстны всему міру. Всѣ подобныя условія и возможное ихъ удовлетвореніе подсказываютъ американцамъ необходимость имѣть подвижныя базы, которыя можно устраивать вблизи театра военныхъ дѣйствій; такія базы должны снабжаться всѣмъ необходимымъ, что требуется и для постоянной береговой базы.

Докладчикъ, г. Куннингамъ, находитъ, что всякая подвижная база, несмотря на свою близость къ оперирующему флоту, все же еще не вполнѣ будетъ удовлетворять всѣмъ потребностямъ судовъ, ибо наибольшая отъ нея польза можетъ быть только тогда, когда всѣ необходимые запасы будутъ приводиться прямо къ борту каждаго корабля и судамъ не придется за ними удаляться къ базѣ, покидая районъ военныхъ дѣйствій. Чтобы по возможности удовлетворить и этому желательному условію, подвижная база должна состоять изъ такихъ отдѣльныхъ единицъ, которыя составляли бы собой, такъ сказать, помощь базѣ, обслуживая всѣ ея нужды, но чтобы эти единицы могли въ свободное время принимать также участіе въ общихъ военныхъ операціяхъ флота.

Пловучіе сухіе доки.

Самую существенную часть всякой подвижной базы, какъ мы уже знаемъ, представляетъ собой пловучій сухой докъ, и до самой той поры, когда Испанія отправила такой докъ на Кубу, осуществленіе этой идеи считалось пустою военною за-

тѣей. Упоминаемый здѣсь докъ предназначался исключительно для военныхъ судовъ, и условія того времени, когда докъ былъ доставленъ на мѣсто, сдѣлали это обстоятельство особенно важнымъ: докъ не могъ выполнить требованій, предъявленныхъ ему при испытаніи, и случай съ нечаяннымъ его потопленіемъ и порча машины произошли частью отъ неумѣнія съ нимъ управляться, а частью вслѣдствіе экономическихъ расчетовъ при составленіи его проектовъ; все это привело къ тому, что никому не удалось вполнѣ оцѣнить истиннаго значенія этого важнаго стратегическаго сооруженія и при этомъ были забыты всѣ затрудненія, которыя сопровождали буксировку дока по океану изъ Англіи до Кубы. Этотъ злополучный докъ потомъ получилъ переломъ, когда его по частямъ поднимали для исправленія на другія уцѣлѣвшія части. Если бы это обстоятельство произошло задолго до перехода въ руки американцевъ о-ва Куба, то было бы трудно опредѣлить, сколько времени прошло бы прежде, чѣмъ эта основа подвижной базы могла бы принести требуемую отъ нея пользу.

Соединенные Штаты Америки были въ сущности первымъ морскимъ государствомъ, обзаведшимся вполнѣ современнымъ пловучимъ сухимъ докомъ пригоднымъ для военныхъ судовъ, но такъ скоро за нимъ послѣдовалъ Бермудскій пловучій докъ, что большой чести въ этомъ отношеніи Америка себѣ присвоивать не можетъ, тѣмъ болѣе, что американскій докъ не претендовалъ на преслѣдованіе чисто военныхъ цѣлей. Докъ былъ установленъ на Мисиссипи въ Новомъ Орлеанѣ, гдѣ береговыхъ сухихъ доковъ не было возможности устраивать, такъ что причина его существованія имѣла скорѣе топографическій, чѣмъ стратегическій характеръ.

Полное значеніе военнаго пловучаго дока было впервые признано американцами на Филиппинахъ. Ново-Орлеанскій докъ оказался такимъ образомъ успѣшнымъ пробнымъ докомъ; онъ былъ построенъ по англійскимъ чертежамъ, но подъ наблюденіемъ и по спесификаціямъ американской комиссіи доковаго управленія, такъ что все, что заслуживало вниманія для его совершенства, было вполнѣ осуществлено за время его постройки. Устройство морской базы на Филиппинскихъ о-вахъ еще недавно счи-

талось у правительства весьма важнымъ вопросомъ, такъ что требовалось особенное вниманіе, чтобы неспѣшно устроить все обдуманно и тщательно. Навстрѣчу этой потребности явился пловучій докъ, который въ случаѣ непригодности для базы одного порта, можетъ быть перебуксированъ въ другое мѣсто, которое оказалось бы впослѣдствіи болѣе выгоднымъ для намѣченной цѣли. Пользуясь опытомъ, пріобрѣтеннымъ надъ постройкой и обслуживаніемъ Ново-Орлеанскаго дока, уже не трудно было соорудить для Филиппиновъ такой пловучій докъ, который по своей конструкціи и усовершенствованію превосходилъ бы всѣ раньше существовавшіе на земномъ шарѣ пловучіе доки. Требованія, предъявленныя къ этому новому доку, настолько превзошли все, что сдѣлано у Ново-Орлеанскаго дока, что можно, по словамъ г. Куннингама, быть увѣреннымъ, что онъ представитъ собой послѣднее слово кораблестроительнаго искусства.

Такіе доки, какъ намъ извѣстно, успѣшно переплывали на буксирѣ Атлантическій океанъ и Нѣмецкое море, при чемъ вполнѣ проявляли свои хорошія морскія качества; будущее буксированіе Филиппинскаго дока, когда онъ совершитъ обходъ половины окружности земного шара, должно будетъ считаться настоящимъ испытаніемъ качествъ подвижности и живучести сооруженій этого рода, и этотъ примѣръ можетъ тогда конечно возбудить къ себѣ большое сочувственное вниманіе другихъ государствъ свѣта.

Считая пловучій докъ главною основой подвижной базы, мы все-таки далеки отъ мысли, что онъ уже вполнѣ устроенъ. Значительно увеличивъ ширину его стѣнъ, можно въ нихъ водворить обширныя мастерскія и склады. На верхнихъ площадкахъ стѣнъ можно бы установить передвижные краны для подъема большихъ машинныхъ частей, котловъ и артиллерійскихъ орудій, и только тогда онъ нѣсколько приблизится къ совершенству.

На исправленіе военныхъ судовъ и на способъ сбереженія ихъ помощью доковъ у насъ принято смотрѣть болѣе съ точки зрѣнія мирнаго времени, а потому береговые сухіе доки кажутся намъ болѣе привлекательными, но для военнаго времени

лучшими доками должны уже непремѣнно считаться пловучіе доки. Въ военное время они имѣютъ очень много преимуществъ передъ первыми. Съ пловучимъ докомъ можно сразу приспособиться къ той глубинѣ посадки судна, которая требуется, между тѣмъ какъ устройство береговыхъ доковъ для глубокосидящихъ судовъ обходится чрезвычайно дорого, и постройка ихъ подвигается обыкновенно съ великимъ трудомъ и медленно, подвергаясь возможности повредиться отъ вліянія сильнаго гидравлическаго давленія, и при всемъ томъ у нихъ все-таки не остается въ запасѣ, на случай надобности, лишняго углубленія подъ килемъ самаго большого судна. Въ военное время приходится вѣдь иногда вводить въ докъ суда съ нарушеннымъ диферентомъ вслѣдствіе подводныхъ пробоинъ и въ такихъ именно случаяхъ пловучій докъ выказываетъ свои цѣнныя преимущества передъ береговымъ. Пловучій докъ всегда можетъ принять такой уклонъ, какой долженъ соотвѣтствовать ненормальному диференту поврежденнаго судна, между тѣмъ какъ береговой докъ къ этому не способенъ. Пловучій докъ только требуетъ достаточно глубокой воды для своего погруженія, при чемъ наибольшее его углубленіе равняется отъ 50 до 60 ф. Мѣсто его стоянки должно быть закрыто отъ волненія, при чемъ даже и сильное теченіе не имѣетъ на него никакого вліянія. Разъ судно будетъ установлено на докѣ, послѣдній можетъ на буксирѣ быть отведенъ въ закрытую бухту или иное защищенное мѣсто, куда поврежденное судно уже само по себѣ никоимъ образомъ не могло бы перейти и при этомъ самый большой докъ съ установленнымъ на немъ судномъ въ полномъ грузу сидитъ лишь отъ 16 до 18 ф.

При дальнѣйшемъ развитіи способности военнаго пловучаго дока было бы весьма практично снабжать его гидравлическимъ землечерпательнымъ аппаратомъ, помощью котораго докъ могъ бы самъ себѣ расчищать путь на фарватерѣ, проходя по мелководью, напр. черезъ баръ, или же углублять мѣсто своей стоянки для безопаснаго дѣйствія днищевыхъ помпъ, помощью которыхъ изъ него выкачивается вода при его подъемѣ. Помощью землечерпательнаго аппарата мѣсто подъ докомъ можетъ непосредственно углубляться въ мягкомъ, песчаномъ грунтѣ

или въ илу. Этотъ же аппаратъ можетъ также съ успѣхомъ послужить въ военно-стратегическомъ отношеніи при очисткѣ входа въ гавань или въ бухту для цѣлой эскадры или же для загражденія входа отъ непріятельскаго вторженія.

Какъ главная основа подвижной базы, пловучій сухой докъ есть именно та единица. которая заставляетъ больше всего безпокоиться за ея передвиженіе во время войны. Поступательное движеніе дока, при буксированіи его съ мѣста на мѣсто, будетъ по необходимости очень медленное, и въ виду этого онъ долженъ быть сопровождаемъ очень сильнымъ конвоемъ, такъ какъ непріятель будетъ неминуемо стараться всѣми силами повредить его минами, выстрѣлами или даже тараномъ. Опасность эта можетъ однако быть значительно ослаблена, если докъ будетъ построенъ изъ нѣсколькихъ частей, которыя могутъ передвигаться поодиночкѣ и потомъ уже соединяться вмѣстѣ для подниманія судовъ. Каждая изъ поврежденныхъ частей можетъ всегда быть поднимаема на остальныхъ частяхъ для исправленія. Въ разрозненномъ состояніи, части могутъ буксироваться къ мѣсту базы въ различное время и разными путями. Если же въ числѣ частей дока будутъ одна или двѣ лишнія части, то одна такая случайно захваченная или уничтоженная непріятелемъ, не причинитъ никакой потери, при чемъ и противнику не принесетъ никакой существенной выгоды. Буксированіемъ дока можно также вызвать непріятеля на генеральное морское сраженіе, въ виду того, что почти всѣ главныя силы должны принимать участіе въ конвоированіи.

Пловучія мастерскія.

Другую единицу подвижной базы представляетъ собою пловучая мастерская. Устройство ея на пловучемъ докѣ во всякомъ случаѣ сократило бы ея дѣятельность и самостоятельность, но зато освобождаетъ лишнее судно для полезнаго участія въ дѣятельности эскадры. Самостоятельная же пловучая мастерская должна быть такъ оборудована, чтобы быть въ состояніи вполнѣ отправлять всѣ функціи настоящей береговой мастерской или даже небольшого пароходнаго завода. Она

должна имѣть всякаго рода слесарные, строгательные и токарные станки, стуловыя ножницы, паровые молоты и приспособленія для отливки металлическихъ вещей. Подъ рукой долженъ быть большой запасъ всякихъ матеріаловъ, и притомъ почти весь комплектъ команды долженъ состоять изъ лучшихъ мастеровыхъ всѣхъ ремеслъ. Служба пловучей мастерской заключается главнымъ образомъ въ томъ, чтобы исправлять на военныхъ судахъ флота всякія поврежденія, которыя не требуютъ ввода судна въ докъ. Составляя часть подвижной базы, пловучая мастерская обходитъ въ извѣстномъ порядкѣ суда флота, нуждающіяся въ различныхъ починкахъ, и на нѣкоторыя передаетъ на время своихъ мастеровыхъ для работы на мѣстѣ, а у другихъ судовъ принимаетъ работу къ себѣ. У главной пловучей мастерской должны состоять на посылкахъ еще вспомогательныя суда или такъ называемые летучіе крейсеры пловучей мастерской, это — обыкновенные быстроходные крейсеры малаго размѣра, служащіе для разыскиванія въ крейсерующемъ флотѣ судовъ, нуждающихся въ исправленіи, въ буксированіи къ базѣ или просто въ конвоированіи. Если база очень удалена, то эти летучіе крейсеры пловучей мастерской должны приводить поврежденныя суда въ какое-нибудь укромное защищенное мѣсто, а затѣмъ содѣйствовать мастерской въ доставкѣ мастеровыхъ и матеріаловъ для исправленія поврежденій. Большая скорость хода вспомогательныхъ судовъ пловучей мастерской даетъ имъ возможность слѣдовать за флотомъ, не уменьшая его силы и, кромѣ того, позволяетъ имъ въ военное время крейсеровать и самостоятельно безъ опасенія быть захваченными непріятелемъ. Если какое-нибудь судно въ составѣ флота будетъ находиться въ слишкомъ серіозныхъ условіяхъ вслѣдствіе своихъ поврежденій, то летучій крейсеръ пловучей мастерской обязанъ отвести его на буксирѣ уже прямо къ пловучему доку, а самъ снова отправиться на свой прежній постъ къ флоту.

Угольные транспорты.

Какъ бы военное судно ни было само по себѣ сильно, оно тѣмъ не менѣе должно всегда имѣть достаточное количество

угля, и если только можно быть увѣреннымъ, что полный запасъ ему во всякое время обезпеченъ, то его радіусъ дѣйствій не будетъ имѣть никакихъ границъ. Безъ топлива оборона корабля ослабляется, и атака съ его стороны становится совершенно невозможной. Въ военное время постоянныя угольныя станціи, такъ же какъ и случайные угольщики въ морѣ, вовсе не обезпечиваютъ судна постояннымъ и безграничнымъ снабженіемъ углемъ. Обыкновенный или заурядный угольщикъ можетъ составлять важную единицу подвижной базы по отношенію къ тѣмъ военнымъ судамъ, которыя могутъ сами подходить къ нему за углемъ или же когда снабдитъ углемъ судно поднятое на докъ или исправляющееся у пловучей мастерской, но зато уже онъ совершенно неспособенъ служить въ качествѣ вспомогательнаго судна при подвижной базѣ. Въ качествѣ такого судна, угольщикъ долженъ обладать такою скоростью хода, которая равнялась бы очень большой скорости судовъ флота, дабы ему не приходилось отставать отъ нихъ и быть въ состояніи скоро ихъ нагонять и тѣмъ избѣгать захвата непріятелемъ. Угольная его вмѣстимость должна быть огромная; обладая этими качествами, угольщикъ долженъ еще быть способенъ перегружать свой уголь на военныя суда при всякихъ условіяхъ погоды и состоянія моря, дабы такимъ образомъ быть настоящимъ пособникомъ флота въ морѣ во время войны.

Успѣшная перегрузка угля въ морѣ все еще не представляетъ собой рѣшенной задачи. Уже много опытовъ было произведено въ разное время надъ передачей угля съ угольщика на военное судно на ходу въ морѣ при буксировкѣ, когда телѣжка переправлялась по перлиню, натянутому между мачтами обоихъ судовъ, но такая передача всегда оказывалась слишкомъ медленной и затруднительной—въ особенности на большомъ волненіи. Бывало такъ, что больше угля сжигалось на буксированіе угольщика, чѣмъ за то же время успѣвали передавать на военное судно.

Желательно, чтобы уголь могъ перегружаться въ морѣ съ судна на судно при всякихъ условіяхъ погоды и состоянія моря и притомъ съ наивозможно большею скоростью, но вѣроятно этого добьются не скоро. Существуетъ, впрочемъ, проектъ

перегрузки, когда оба судна поставлены бортъ о бортъ, при чемъ во избѣжаніе ихъ поврежденія въ свѣжую погоду между соприкасающимися бортами будетъ вгоняться сильная струя воды, могущая замѣнить собой эластичный буферъ или кранецъ (*).

Суда съ боевыми и шкиперскими запасами.

Ни въ одной изъ новѣйшихъ морскихъ войнъ—говоритъ г. Куннингамъ:—до сего времени не случалось, чтобы корабль или эскадра во время боя вдругъ оказывались безъ зарядовъ и снарядовъ. Бывали, впрочемъ, случаи, что эскадра преждевременно прекращала свои дѣйствія противъ береговыхъ батарей или фортовъ въ предвидѣніи скораго истощенія запаса боевыхъ снарядовъ или что по укрѣпленіямъ стрѣляли стальными снарядами, когда болѣе экономичные чугунные снаряды уже всѣ были разстрѣляны. Хотя о подобныхъ нехваткахъ еще никто не заявлялъ, тѣмъ не менѣе такіе случаи въ новѣйшія войны въ высшей степени возможны. При частыхъ послѣдовательныхъ сраженіяхъ во время оборонительной войны, рядъ одержанныхъ побѣдъ можетъ окончиться пораженіемъ или катастрофой въ случаѣ нехватки боевыхъ припасовъ. Годы мирнаго прозябанія легко затмеваютъ зрѣніе на такое важное обстоятельство. Учебная стрѣльба по щитамъ не даетъ намъ понятія о томъ, какъ быстро расходуются снаряды мелкихъ орудій, когда приходится энергично и съ увлеченіемъ дѣйствовать противъ отчаянной атаки миноносцевъ. Мы уже видѣли, какъ трудно рѣшить вопросъ по части снабженія судна углемъ, но вопросъ касающійся нехватки боевыхъ припасовъ для насъ еще совершенно новъ и намъ, кажется, придется съ нимъ долго считаться. Недостатокъ боевыхъ припасовъ особенно ощутителенъ, когда находишься вдали отъ своей базы. Находясь вдали отъ порта или угольной станціи, еще можно какъ-нибудь устроиться насчетъ добычи угля, а боевыхъ припасовъ ужъ никогда не удастся найти на захваченномъ непріятельскомъ суднѣ; ихъ нельзя ни купить, ни конфисковать.

(*) См. «Морск. Сборн.» 1904 г., № 5, ст. «Погрузка угля въ морѣ».

Такая возможная случайность прямо подсказываетъ необходимость имѣть при флотѣ особенное судно съ запасомъ снарядовъ всѣхъ калибровъ. Такое судно, представляя собой вспомогательную единицу подвижной базы, должно обладать прекраснымъ ходомъ, чтобы успѣвать по мѣрѣ надобности обходить своевременно всѣ суда флота и вмѣстѣ съ тѣмъ быть въ состояніи держаться соединенно съ прочими крейсерами. Такъ какъ снаряды должны укладываться въ трюмѣ, ниже ватерлиніи, то такое судно можетъ въ то же время служить также складомъ всякихъ шкиперскихъ и иныхъ запасовъ по корпусу, которые будутъ уже храниться выше ватерлиніи.

Суда съ запасными командами и плавучіе госпитали.

Въ виду того, что больные нижніе чины не приносятъ на кораблѣ никакой пользы службѣ, было бы въ высшей степени важно, какъ для нихъ самихъ такъ и въ интересахъ корабля, чтобы они были изъяты изъ состава команды, а вмѣсто нихъ были бы хотя временно назначены другіе. Такъ какъ здоровые поступаютъ на суда, а больные вмѣсто нихъ возвращаются въ той же численности въ госпитали, то можно было бы съ удобствомъ скомбинировать это дѣло такимъ образомъ, чтобы больные и запасные чины находились на одномъ и томъ же суднѣ, или, говоря иначе, оба назначенія соединить въ одномъ суднѣ. Конечно, не всѣ гуманисты согласятся съ докладчикомъ въ этомъ смыслѣ, ибо такое объединеніе больныхъ и здоровыхъ лишитъ судно защиты, какъ учрежденія Краснаго Креста, но зато, съ другой стороны, если обезпечить этому судну необыкновенно большую скорость хода, то оно всегда будетъ въ состояніи избѣгнуть участи быть захваченнымъ непріятелемъ и вмѣстѣ съ тѣмъ скорѣе будетъ водворять больныхъ въ береговые госпитали и скорѣе будетъ пополнять на судахъ вакансіи отсутствующихъ чиновъ.

При началѣ войны суда съ запасными командами и плавучіе госпитали могутъ въ случаѣ надобности съ пользой служить флоту какъ транспортныя суда. Быстрая высадка нѣсколькихъ сотенъ людей на непріятельскій берегъ прежде чѣмъ непріятель сдѣлаетъ свой натискъ съ моря или съ берега, можетъ

успѣшно содѣйствовать устройству и водворенію на мѣсто подвижной базы, или же можно помощью этихъ судовъ способствовать удержанію въ рукахъ какой-нибудь важной позиціи, которую уже позже было бы трудно охранять, если вначалѣ съ этимъ промѣшкать.

Въ мирное время конечно не бываетъ надобности пользоваться услугами пловучаго госпиталя или транспортовъ для помѣщенія на нихъ запасныхъ чиновъ, и въ виду этого, такія вспомогательныя суда подвижной базы могутъ съ большою пользой исполнять назначеніе учебныхъ судовъ; такое ихъ употребленіе дастъ возможность имѣть ихъ всегда въ полной исправности и пригодности для ихъ спеціальнаго назначенія когда обстоятельства этого потребуютъ.

Перечень судовъ, необходимыхъ для образованія подвижной базы.

Подвижная база должна, такимъ образомъ, по мнѣнію докладчика, заключать въ себѣ пловучіе доки, пловучія мастерскія, угольные транспорты, суда съ боевыми и шкиперскими запасами, суда съ запасными командами и госпитальныя суда. Большинство этихъ судовъ можетъ, какъ уже сказано выше, состоять изъ быстроходныхъ транспортовъ или почтовыхъ пароходовъ. Въ виду понятнаго стремленія придавать всѣмъ судамъ, не участвующимъ въ бою, какую-нибудь легкую защиту какъ средство для самообороны, эти суда могутъ быть вооружены небольшими пушками 3- или 4-д. калибра и пулеметами, сдѣлавъ ихъ такимъ образомъ до нѣкоторой степени похожими на истребителей торговли.

Существуетъ еще одно обстоятельство, по которому эти суда могли бы имѣть легкое боевое вооруженіе: подвижная база конечно будетъ устроена поблизости театра военныхъ дѣйствій и даже, можетъ-быть, въ предѣлахъ непріятельской страны, и въ виду этого важно, чтобы всѣ суда базы были въ состояніи оказывать сопротивленіе атакующему ихъ непріятелю. Желательно, чтобы для охраны подвижной базы употреблялось какъ можно меньше судовъ изъ состава боевого флота, и въ виду этого нужно бы нѣсколько орудій съ судовъ, состоящихъ при базѣ, ставить на берегу, гдѣ сооружать одну или нѣсколько

батарей для охраны мѣста отъ нападенія съ моря и съ суши. Изъ новѣйшихъ военныхъ уроковъ извѣстно, что береговыя укрѣпленія трудно разрушаются, а потому суда, рѣшающіяся ихъ обстрѣливать, только сами подвергаются риску быть поврежденными. Въ теченіе нѣсколькихъ дней можно на берегу на любомъ мѣстѣ соорудить какую угодно каменную батарею обшитую броней, и никакія орудія съ судовъ не будутъ въ состояніи ее разрушить. Броня и цементъ для этой цѣли могутъ находиться на пловучемъ докѣ въ общемъ складѣ запасныхъ матеріаловъ. Можно также брать съ собой на докъ нѣсколько орудій большого калибра, дабы дѣлать батареи болѣе грозными. Помощью минъ, подводныхъ лодокъ и мониторовъ въ совокупности съ береговыми батареями, оборона подвижной базы можетъ сдѣлаться очень серіозной, такъ что крейсерской эскадрѣ предоставится такимъ образомъ полная свобода дѣйствій въ районѣ ея собственной независимой дѣятельности.

По отношенію къ защитѣ подвижной базы необходимо замѣтить, что главную ея часть составляетъ пловучій докъ, который легко сдѣлать почти вполнѣ неуязвимымъ посредствомъ полнаго его погруженія; потребуется оставить сверхъ воды только незначительную высоту его стѣнъ—приблизительно около 3 ф., и если бы даже эти части были пробиты снарядами, то можно тотчасъ же поднять докъ нѣсколько повыше и пробоины задѣлать наскоро пенькой и досками. Чтобы предупредить случайное потопленіе дока, можно на нѣкоторой высотѣ его стѣнъ сдѣлать водонепроницаемую палубу. Военному доку вообще необходимо имѣть такую палубу на случай неудачнаго и быстраго его погруженія на большую глубину.

Считая пловучій докъ, какъ уже сказано раньше, самою существенною единицей подвижной базы, нѣтъ необходимости, чтобы всѣ прочія вспомогательныя суда базы обладали непремѣнно чрезвычайно большою скоростью хода, если всѣ операціи подвижной базы будутъ сосредоточены въ какой-нибудь постоянной и закрытой мѣстности; вспомогательныя суда могутъ тогда быть взяты изъ числа большихъ коммерческихъ пароходовъ и приведены на мѣсто подъ конвоемъ военныхъ крейсеровъ одновременно съ буксированіемъ самого дока. Постройку

пловучаго дока нельзя однако откладывать до того времени, когда онъ въ дѣйствительности понадобится, ибо обыкновенное его сооруженіе займетъ не менѣе двухъ лѣтъ времени; при особенной, впрочемъ, спѣшности доки общепринятаго типа могутъ быть выстроены и въ одинъ годъ и наконецъ доки, состоящіе изъ составныхъ частей, строятся даже въ 6 мѣсяцевъ, если части будутъ сданы въ работу различнымъ верфямъ.

Перечень самыхъ большихъ нынѣ существующихъ пловучихъ доковъ.

Соединенные Штаты имѣютъ военный пловучій докъ въ Новомъ Орлеанѣ въ 15 000 т. водоизмѣщенія. Докъ этотъ конечно не соотвѣтствуетъ самымъ крупнымъ вновь строящимся броненосцамъ. Затѣмъ въ Пенсаколо имѣется докъ въ 10 000 т., купленный у испанцевъ; этотъ докъ не пригоденъ для подвижной базы. Черезъ два или даже $1^1/_2$ года Штаты будутъ имѣть на Филиппинскихъ о-вахъ большой военный докъ новѣйшей конструкціи въ 16 000 т., т. е. одинаковый по водоизмѣщенію съ самыми большими современными судами.

Англія недавно установила большой пловучій докъ въ Бермудѣ; онъ по типу и величинѣ походитъ на будущій Филиппинскій докъ.

Австрія строитъ 15 000-т. докъ для морской станціи въ Пола.

Испанія владѣетъ докомъ въ Средиземномъ морѣ въ 12 000 т.

Въ Германіи имѣются частные пловучіе доки, которые могутъ быть приспособлены для военныхъ цѣлей, а именно: четыре въ Гамбургѣ, изъ которыхъ одинъ въ $17^1/_2$ тысячъ т., одинъ въ 16 тысячъ т. и два остальные меньшихъ размѣровъ и наконецъ въ Штеттинѣ есть докъ въ 11 тысячъ т.

Хотя всѣ здѣсь перечисленные доки очень хороши, тѣмъ не менѣе ни одинъ изъ нихъ не достигаетъ того развитія въ устройствѣ, которое было бы желательно видѣть въ докѣ для подвижной базы.

Численный составъ единицъ подвижной базы.

Всякая вполнѣ хорошо организованная подвижная база должна, по мнѣнію лектора, состоять изъ пловучаго дока, двухъ пловучихъ мастерскихъ, четырехъ угольныхъ транспортовъ, двухъ транспортовъ съ боевыми и шкиперскими запасами и изъ двухъ пловучихъ госпиталей съ запасными командами. Всѣ эти суда должны обладать большою скоростью хода и имѣть легкое вооруженіе артиллеріей, называясь вспомогательными судами подвижной базы. Пловучій докъ долженъ состоять изъ четырехъ частей, при чемъ три части были бы въ состояніи поднимать и помѣщать на себѣ броненосецъ или крейсеръ самыхъ большихъ размѣровъ.

Когда мѣсто для подвижной базы будетъ выбрано, то каждая часть дока буксируется туда однимъ или нѣсколькими вспомогательными судами подвижной базы; передвиженіе это должно совершаться съ наивозможно большою поспѣшностью и осторожностью. Извѣстно, что большой цѣльный пловучій докъ двигается на буксирѣ со скоростью 100 миль въ сутки, между тѣмъ какъ если докъ составной, то каждая отдѣльная его часть можетъ передвигаться съ гораздо большею скоростью. Плаваніе трехъ частей до прибытія къ мѣсту базы можетъ, по всей вѣроятности, совершиться благополучно, если ихъ будутъ конвоировать военныя суда; въ случаѣ же прибытія на мѣсто четвертой части, ее можно съ успѣхомъ употреблять для исправленія буксирныхъ пароходовъ, миноносцевъ и другихъ мелкихъ судовъ. Передвиженіе всѣхъ частей базы слѣдуетъ по возможности сохранять въ большой тайнѣ, при чемъ отдѣльныя ея единицы должны трогаться въ путь отъ различныхъ станцій, въ разное время и различными путями, или же это можно дѣлать и открыто, смотря по тому, какъ того потребуютъ обстоятельства.

Когда подвижная база устраивается на враждебной территоріи и война уже началась, то перемѣщеніе базы или разсылка ея единицъ можетъ оказаться болѣе трудной, чѣмъ первоначальное ея водвореніе на мѣсто. Вспомогательныя суда подвижной базы

должны конечно сами о себѣ заботиться, но медленно плывущій докъ можетъ легко быть поврежденъ непріятелемъ, и порча его конечно принесетъ собой большой ущербъ флоту. Въ виду этого, все-таки выгоднѣе имѣть докъ состоящій изъ нѣсколькихъ частей, и тогда слѣдуетъ уводить его на мѣсто по частямъ. Одна часть случайно поврежденная или захваченная непріятелемъ не принесетъ послѣднему особенно большой выгоды.

Постоянное пользованіе.

Даже вполнѣ благоустроенная подвижная база никогда не принесетъ ожидаемой отъ нея пользы, если смотрѣть на нее только какъ на военную роскошь, нѣжно сохраняя ее безъ употребленія до слѣдующей войны. Единицы базы должны напротивъ быть въ постоянномъ пользованіи у флота, дабы морскіе офицеры и судостроители могли на холодкѣ изучать и исправлять ихъ недостатки, а затѣмъ постепенно совершенствовать все, что въ нихъ касается нуждъ военнаго времени.

Пловучіе доки всегда будутъ находить себѣ работу и въ мирное время, потому что очень многіе предпочитаютъ ихъ передъ береговыми доками. По избраніи какой-нибудь мѣстности для новой постоянной базы, пловучій докъ можетъ быть сразу отбуксированъ туда вмѣстѣ съ пловучею мастерской, такъ что организованная такимъ образомъ станція, будетъ на мѣстѣ помогать военнымъ судамъ чиниться во время плаванія и вмѣстѣ съ тѣмъ сама пріобрѣтеть хорошую практику въ работѣ.

Выборъ на берегу мѣста для сооруженія постояннаго каменнаго дока на какой-нибудь вновь избранной станціи вначалѣ не представляетъ собой всѣхъ тѣхъ выгодъ и неудобствъ своего положенія, которыя могутъ впослѣдствіи выказаться, между тѣмъ какъ пловучій докъ даетъ возможность нѣсколько разъ измѣнить предначертанный планъ будущей базы и въ случаѣ нужды можетъ во всякое время быть переведенъ на новое мѣсто. Понятно, что гораздо труднѣе бросить разъ начатыя работы по сооруженію берегового каменнаго дока, чѣмъ перебуксировать на новое мѣсто пловучій докъ.

Для очистки и окраски подводной части корабля или же для небольшихъ исправленій, пловучій докъ несравненно лучше берегового, ибо въ первомъ случаѣ судно выносится высоко къ свѣту и воздуху, что даетъ возможность производить работы съ большимъ удобствомъ и выгодой. Уже коль скоро удавалось поперекъ разрѣзать судно пополамъ и раздвинувъ его части сдѣлать между ними вставку въ 30 ф. длиной, то какія же еще могутъ быть сомнѣнія относительно способности и примѣненія пловучаго дока?

Вводъ судовъ въ доки и установка ихъ на блокахъ въ настоящее время довѣряется лишь избраннымъ лицамъ, хорошо изучившимъ всѣ пріемы этого дѣла, тогда какъ при большемъ пользованіи пловучими доками, съ употребленіемъ ихъ ознакомятся на практикѣ и морскіе офицеры, при чемъ искусство ввода и установка судовъ будетъ считаться дѣломъ не хитрѣе знанія машиннаго дѣла. Управленіе пловучимъ докомъ вовсе не представляетъ большой сложности. Если докъ установленъ по теченію, то кораблю чрезвычайно легко сразу войти на приготовленное ему мѣсто, а при употребленіи системы тройного ряда подпоръ подъ подводную часть, окончательная его установка чрезвычайно упрощается. Равномѣрное выкачиваніе воды изъ частей дока требуетъ конечно извѣстной аккуратности, вниманія и навыка, и въ случаѣ малѣйшаго отклоненія отъ правильности, всегда можно моментально остановить дальнѣйшее откачиваніе и тщательно выравнявъ диферентъ доковъ, снова продолжать его подниманіе. Составной докъ въ этомъ случаѣ безвреднѣе сплошного, такъ какъ двѣ эластичныя пловучія массы, подвергаясь общему давленію, какъ бы уравновѣшиваютъ одна другую. Когда постоянная практика съ пловучими доками будетъ обезпечена, останется только присмотрѣться и привыкнуть также и къ пловучимъ мастерскимъ. Уже выше было упомянуто о той пользѣ, которую эти суда будутъ въ состояніи приносить при устройствѣ новыхъ станцій; въ заграничныхъ водахъ скорая помощь, оказанная серіозно поврежденному судну, находящемуся вдали отъ станціи, является уже полнымъ спасеніемъ его отъ гибельныхъ для него послѣдствій. Можно надѣяться, что пловучія мастерскія во флотѣ дадутъ также

хорошую практику мастеровымъ по исправленію поломокъ на судахъ.

Постоянное пользованіе въ мирное время угольными транспортами дастъ конечно неоспоримую практику по части нагрузки и разгрузки топлива. Въ настоящее время всѣ государства пользуются частными угольщиками для снабженія углемъ своихъ станцій и военныхъ судовъ. Къ нагрузкѣ судовъ углемъ въ морѣ прибѣгаютъ пока лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда хотятъ производить опыты надъ разными приспособленіями, изобрѣтаемыми для этой цѣли. Не имѣя собственныхъ угольныхъ транспортовъ для доставки топлива на суда эскадръ, плавающихъ за границею, правительству иногда приходится платить огромныя деньги за совершенно плохой уголь. Всѣ эти недостатки могли бы быть устранены, если бы правительство завело у себя большіе угольные транспорты, для которыхъ, по мнѣнію г. Куннингама, всегда находилась бы нескончаемая работа.

Оцѣнка вопроса съ стратегической точки зрѣнія.

При разработкѣ вопроса о подвижныхъ базахъ, слѣдуетъ прежде всего имѣть въ виду дальнія заграничныя станціи, гдѣ это новое учрежденіе можетъ принести несомнѣнную пользу судамъ военнаго флота. Американскія морскія базы на континентѣ основаны уже много лѣтъ назадъ, во время существованія деревянныхъ судовъ и чугунныхъ пушекъ. Въ тѣ эпохи эти базы по ихъ географическому положенію считались хорошо защищенными и почти неприступными для непріятеля. Теперь же онѣ, за малымъ исключеніемъ, уже почти всѣ не считаются защищенными.

Когда всѣ нынѣ строящіеся и проектированные американскіе береговые доки будутъ готовы и оборудованы, то все-таки берега сѣверо-американскаго континента будутъ далеко не вполнѣ обезпечены военными базами и морскими станціями, и въ виду этого слѣдовало бы, по убѣжденію докладчика, заблаговременно позаботиться объ устройствѣ по всему побережью подвижныхъ

базъ съ пловучими доками; тогда при открытіи военныхъ дѣйствій противъ какой-нибудь державы, можно будетъ въ крайнемъ случаѣ провести доки и вспомогательныя суда подвижныхъ базъ вверхъ по рѣкамъ въ болѣе надежныя убѣжища и тамъ производить исправленіе военныхъ судовъ, а также пополнять ихъ запасы. Чѣмъ больше будетъ такихъ станцій или подвижныхъ базъ, тѣмъ конечно будетъ легче вести борьбу съ противникомъ.

Перевелъ **А. де-Л.**

МОРСКОЕ ВОЗДУХОПЛАВАНІЕ ВО ФРАНЦІИ (*).

VII.—Причины, повліявшія на медленное развитіе во Франціи морского воздухоплаванія.

Познакомившись со всѣмъ вышеизложеннымъ, начиная отъ историческаго очерка французскаго морского воздухоплаванія, до его современнаго состоянія и кончая проектомъ лейтенанта Ферри новой реорганизаціи, невольно обращаешь вниманіе, что французское морское воздухоплаваніе, несмотря на свое существованіе въ теченіе 15 лѣтъ, развивалось очень медленно, и до сихъ поръ его организація далеко еще не стала на твердую почву и требуетъ серіозныхъ усовершенствованій и улучшеній. Мы видѣли, что была произведена во французскомъ флотѣ масса опытовъ и что всѣ отзывы комиссій получились самые благопріятные, и комиссіи даютъ свое заключеніе о необходимости вести дальше и развивать это дѣло, находя его не только полезнымъ, но и необходимымъ для флота. Личный составъ флота относится къ морскимъ воздухоплавателямъ въ высшей степени сочувственно и симпатично, оказывая возможное содѣйствіе во время ихъ пребываніе на судахъ и пользуясь въ свою очередь тѣми услугами, которыя оказываютъ флоту такіе идеальные возвышенные наблюдательные посты, какъ воздушные шары. Морское воздухоплаваніе встрѣчаетъ для себя сильную поддержку со стороны такихъ выдающихся адмираловъ, каковы Марке, Фурнье, Келльяръ, Бюгаръ, Юманъ, де-Кувервилль, Бьенэмэ и др., а между тѣмъ оно напоминаетъ ребенка, шаги, котораго еще слишкомъ неувѣренны и который еще не имѣетъ права назвать себя членомъ общества.

Какія же причины вліяютъ на такое его медленное развитіе?

Отвѣтимъ на этотъ вопросъ мнѣніемъ самихъ же французовъ, близко стоящихъ у этого дѣла. Причины эти слѣдующія:—

(*) См. «Морск. Сборн.» 1904 г., №№ 3—5.

1) Отсутствіе постояннаго руководителя.

2) Слишкомъ большое ограниченіе правъ у лицъ, стоящихъ во главѣ дѣла.

3) Рѣшеніе самыхъ важныхъ вопросовъ комиссіями, состоящими изъ мало компетентныхъ въ воздухоплаваніи лицъ.

4) Недостаточное довѣріе къ дѣлу, не показавшему себя въ боевой обстановкѣ, а дѣятельность котораго пока ограничивалась лишь опытами и учебной практикой; и наконецъ

5) Чисто экономическіе расчеты.

Постараемся изложить эти причины болѣе ясно и подробно.

Для большей ясности объясненія перваго изъ этихъ пяти пунктовъ обратимся къ организаціи въ той же Франціи военнаго воздухоплаванія. Впервые военное воздухоплаваніе во Франціи было учреждено въ 1794 г. нѣкіимъ Кутелемъ, которому это дѣло и было всецѣло ввѣрено. Несмотря на то, что техника воздухоплаванія въ то время была болѣе чѣмъ слаба, передвижныхъ аппаратовъ, фабрикующихъ газъ, не существовало, а приходилось на мѣстѣ дѣйствія воздухоплавателей, на виду у непріятеля, строить огромныя печи для добыванія водорода разложеніемъ водяныхъ паровъ въ присутствіи раскаленнаго желѣза, — несмотря на все это, воздухоплаватели слѣдовали за арміей, и французы много разъ были имъ обязаны своими побѣдами. Дѣло имѣло успѣхъ оттого, что оно имѣло постояннаго руководителя въ лицѣ капитана Кутеля, облеченнаго полнымъ довѣріемъ правительства. Наполеонъ послѣ 1799 г. расформировалъ воздухоплавательныя роты; ему онѣ были безполезны. Дѣйствительно, при наполеоновской системѣ веденія быстрой наступательной войны, воздухоплаватели, изъ-за скудости техническихъ средствъ того времени, не могли поспѣвать за арміей и только стѣсняли послѣднюю. Послѣ этого военное воздухоплаваніе во Франціи совершенно замерло на долгіе годы. Осада Парижа пруссаками въ 1870—71 гг. снова его воскресила. Польза, которую принесли шары осажденному Парижу, была такъ велика, что не только Франція, но и всѣ

государства Европы съ лихорадочною поспѣшностью начали организовывать одно за другимъ у себя правильное военное воздухоплаваніе. Франція была и идетъ до сихъ поръ впереди всѣхъ. Тамъ это дѣло было сразу поручено молодому офицеру, капитану инженерныхъ войскъ К. Ренару. Техника воздухоплаванія въ это время не далеко ушла отъ временъ Кутеля, но, благодаря огромной энергіи, уму и полученному отъ правительства неограниченному довѣрію, а главное благодаря тому, что первый поставленный во главѣ дѣла остался несмѣняемымъ его руководителемъ, К. Ренаръ началъ быстро усовершенствовать военное воздухоплаваніе и, въ сравнительно короткій промежутокъ времени, поставилъ въ своемъ отечествѣ это дѣло такъ хорошо, а себѣ пріобрѣлъ такую извѣстность, что теперь изъ всѣхъ государствъ ѣздятъ у него учиться и онъ справедливо считается создателемъ новой школы, а Франція всемірною академіей воздухоплаванія. Но все это можно было сдѣлать при условіи сохраненія сосредоточенія руководства дѣломъ въ однѣхъ постоянныхъ рукахъ. Дѣйствительно, какъ въ 1874 г. капитанъ К. Ренаръ былъ назначенъ директоромъ французскаго морского воздухоплаванія, такъ онъ и остался на этомъ почетномъ посту до сего времени. Въ теченіе 30 лѣтъ правительство не отвлекало его ни для какой другой службы, онъ могъ всецѣло отдаться ввѣренному ему дѣлу и развивать его, идя твердо по намѣченному пути, пользуясь для этого неограниченнымъ довѣріемъ, авторитетомъ и необходимыми для того средствами. Такимъ образомъ, почва для быстраго и успѣшнаго развитія военнаго воздухоплаванія была самая благодатная.

Посмотримъ теперь, таковы ли были условія для развитія морского воздухоплаванія? Какъ мы видѣли, организаторомъ морского воздухоплаванія во Франціи явился въ 1888 г. лейтенантъ А. Серпеттъ. Энергіи и пониманія дѣла у этого офицера было не меньше, чѣмъ у капитана К. Ренара. Съ первыхъ же шаговъ онъ повелъ дѣла блестящимъ образомъ и быстро доказалъ пользу и необходимость снабдить флотъ морскимъ воздухоплаваніемъ. Останься онъ, подобно К. Ренару, руководителемъ этого дѣла во флотѣ, послѣдній, безъ всякаго

сомнѣнія, обладалъ бы теперь чудно организованнымъ какъ оборонительнымъ, такъ активнымъ морскимъ воздухоплаваніемъ. Но, къ сожалѣнію, офицеръ служебнымъ цензомъ поставленъ въ такія условія, что долженъ строго идти по своей шаблонной линіи и лишенъ всякой возможности заниматься и работать въ какомъ бы то ни было другомъ направленіи, кромѣ стоянія вахтъ, командованія судами и пр., какъ бы ни была полезна для флота избранная имъ дѣятельность. Онъ можетъ незауряднному дѣлу отдаться только на самое короткое время, да и то за это время онъ сплошь и рядомъ теряетъ и отстаетъ по службѣ отъ своихъ сверстниковъ. Такъ случилось и съ лейтенантомъ Серпеттъ. Занявшись воздухоплаваніемъ, онъ успѣлъ только доказать его пользу, но едва только морское воздухоплаваніе получило законныя права на существованіе, какъ лейтенантъ Серпеттъ былъ вынужденъ его оставить и снова вернуться въ общій строй, чтобы вступить на вахту. Дѣйствительно, слѣдующая таблица показываетъ, какъ часто и безпрерывно мѣнялись директоры морского воздухоплаванія во французскомъ флотѣ:—

1)	Лейтенантъ	А. Серпеттъ	съ іюля 1888 г.	по августъ 1890 г.
2)	»	Ражо де-ла-Тушъ . . .	съ іюня 1891 г.	по іюнь 1893 г.
3)	»	Ле Гузъ де Санъ-Сень .	съ іюня 1893 г.	по іюль 1894 г.
4)	»	Терренъ.	съ іюля 1894 г.	по іюнь 1896 г.
5)	»	Боссанъ	съ августа 1896 г.	по іюнь 1898 г.
6)	»	Таписсье.	съ іюня 1898 г.	по іюнь 1899 г.
7)	»	Жанти	съ іюня 1899 г.	по сентябрь 1901 г.
8)	»	Бодикъ	съ октября 1901 г.	по іюнь 1902 г.
9)	»	Ферри	съ іюля 1902	по настоящее время.

Мы видимъ, что за 14 лѣтъ перемѣнилось 9 начальниковъ, при чемъ ни одинъ не пробылъ болѣе 2 лѣтъ. «У семи нянекъ дитя безъ глазъ»,—говоритъ пословица, а у французскаго морского воздухоплаванія было 9 нянекъ, не считая еще множества комиссій, которыя принимали дѣятельное участіе въ его судьбѣ. Постояннаго руководителя не было съ самаго начала, а оно передавалось изъ рукъ въ руки лицамъ, имѣющимъ по воздухоплаванію самое поверхностное образованіе, а иногда и его не получившимъ, и которые, въ силу требованій ихъ службы, смотрѣли на свое назначеніе, какъ на временное и очевидно

не стремились даже это дѣло реорганизовать, такъ какъ все равно они ничего не успѣли бы сдѣлать. Да и врядъ ли даже, что у кого-нибудь могла бы зародиться охота работать при сознаніи, что не сегодня—завтра онъ снова вернется въ общій строй. Чтобы вести какое-нибудь дѣло, его надо предварительно хорошенько изучить, не только въ теоріи, но и на практикѣ, а именно на это-то у нихъ у всѣхъ и не было времени. Ничего нѣтъ удивительнаго, что при такихъ условіяхъ морское воздухоплаваніе застыло въ томъ состояніи, какъ оно было поставлено въ первый моментъ лейтенантомъ Серпеттъ, успѣвшимъ только осуществить свою идею, но не имѣвшимъ времени ее развить. Онъ прекрасно сознавалъ необходимость въ постоянномъ руководителѣ для развитія воздухоплаванія и сильно тосковалъ, что ему пришлось разстаться съ дѣломъ, которое его интересовало больше всего. Разставаясь въ силу служебныхъ обстоятельствъ въ 1890 г. съ созданнымъ имъ морскимъ воздухоплаваніемъ, онъ писалъ:—

«Я не могу безъ горечи думать объ этомъ дѣлѣ, такъ какъ воспоминанія о немъ представляются для меня самыми дорогими, которыя я когда-либо имѣлъ, и, увы, я не предвижу того момента, когда я буду въ состояніи опять приняться за изученіе того дѣла, которое меня увлекаетъ и которое было прервано за долго до того, какъ оно дало результаты, которые можно было отъ него ожидать; я разсчитываю лишь на успѣхъ дѣла за границею, такъ какъ иностранцы хотятъ слѣдовать за нами по пути нами же указанному; когда же они достигнутъ успѣховъ, тогда только у насъ подумаютъ двинуться на буксирѣ у нихъ по тому пути, на которомъ мы должны были бы ихъ оставить далеко за собой».

Но такъ этому апостолу морского воздухоплаванія и не удалось приняться снова и довести до конца начатаго имъ дѣла, долженствующаго дать флоту огромное преимущество передъ своимъ противникомъ,—онъ долженъ былъ слѣдовать въ неумолимой общей служебной линіи со своими сверстниками и 23-го января (н. ст.) 1903 г. умеръ въ Тулонѣ 47 лѣтъ отъ роду, наканунѣ производства въ капитаны 1-го ранга. Весь французскій флотъ, среди котораго онъ пользовался общею

любовью и уваженіемъ, горько оплакивалъ его раннюю кончину.

Вслѣдствіе отсутствія постояннаго руководителя, морское воздухоплаваніе во Франціи съ самаго начала его учрежденія, можно сказать, почти совсѣмъ не усовершенствовалось за 15 лѣтъ своего существованія, тогда какъ военное воздухоплаваніе подъ руководствомъ полковника Ренара за тотъ же періодъ времени сдѣлало крупные шаги впередъ и въ недалекомъ будущемъ будетъ уже для рекогносцировочныхъ цѣлей обладать управляемыми аэростатами, надъ которыми теперь работаетъ К. Ренаръ. Морское же воздухоплаваніе, начавшись въ 1888 г., въ 1890 г. получило свою первую узаконенную организацію, и съ этого момента должно было начать двигаться впередъ въ своемъ развитіи; но какъ разъ въ этомъ же году его основатель, лейтенантъ Серпеттъ, былъ отозванъ въ общій строй и послѣ этого мы уже не встрѣчаемъ его имени среди активныхъ дѣятелей на этомъ поприщѣ. Первый паркъ въ Лагубранѣ былъ снабженъ не отвѣчающимъ своимъ цѣлямъ имуществомъ, вслѣдствіе чего онъ не былъ въ состояніи играть активной роли, главный дѣятель, знавшій и любившій дѣло былъ отстраненъ въ силу служебныхъ требованій, предъявляемыхъ къ строевому флотскому офицеру, дѣломъ строго спеціальнымъ начали распоряжаться недостаточно подготовленныя и мало интересующіяся лица, постоянно перемѣняемыя, и комиссіи, и дѣло, такъ хорошо задуманное, замерзло на точкѣ своего первоначальнаго развитія, начало топтаться на одномъ мѣстѣ, не будучи въ состояніи выйти изъ рамокъ опытовъ.

Первое время министерство было въ нѣкоторомъ недоумѣніи— въ чѣмъ же дѣло?

«Испытанія уже закончены, но тѣмъ не менѣе постоянно встрѣчается выраженіе — воздухоплавательные опыты — фигурирующее въ официальныхъ донесеніяхъ».

Очевидно не приходило въ голову, что временные руководители такого дѣла подвинуть впередъ не могутъ. Желая двинуть дѣло впередъ, время отъ времени назначались комиссіи, но комиссіи эти, въ составъ которыхъ входили перемѣнные руководители, повторяли только старые опыты, уже много разъ дѣланные и

передѣланные, приходили къ прежнимъ заключеніямъ о пользѣ и необходимости для флота морского воздухоплаванія, но дѣла впередъ все-таки двинуть не могли. Командиры парка, не видя въ дѣлѣ никакого прогресса и будучи лишены свободы для самостоятельной дѣятельности, махали на все рукой, или возвращались въ общій строй, а дѣло опять засыпало до назначенія новой комиссіи.

Наконецъ на 12-мъ году пришли къ заключенію, что подобная дѣятельность морского воздухоплаванія не имѣетъ никакого значенія и требуетъ коренной переработки. Въ дѣло вмѣшался самъ морской министръ, набросалъ планъ организаціи воздухоплаванія, сообщилъ его морскимъ префектамъ и потребовалъ собрать въ Тулонѣ новую комиссію, которой предписалъ не производить новыхъ опытовъ и не повторять старыхъ, а—руководствуясь тѣми многочисленными работами, которыя накопились за 12 лѣтъ существованія парка, представляя изъ себя богатый матеріалъ—всесторонне разработать и развить его проектъ. Вновь собранная комиссія, строго придерживаясь предписанія министра, разработала по его плану прекрасный проектъ, составила полную организацію 2 главныхъ и 3 второстепенныхъ парковъ, точно опредѣлила систему подготовки личнаго состава воздухоплавателей для флота, составила положенія, табели, штаты, смѣты и пр. Но все это составляло только половину того, что было нужно, такъ какъ былъ разработанъ вопросъ, опять-таки, одного оборонительнаго воздухоплаванія, могущаго обслуживать свои порты и приморскія крѣпости противъ наступающаго флота. Флотъ опять-таки остался безъ воздушныхъ шаровъ, такъ какъ разработанныя комиссіей эскадренныя отдѣленія, передаваемыя на суда эскадры для кратковременнаго на нихъ пребыванія, можно считать только полумѣрой, къ которой можно прибѣгать лишь въ крайнемъ случаѣ. Очевидно, что судно, имѣющее свое спеціальное назначеніе, получая къ себѣ такое отдѣленіе, выигрываетъ очень мало, а теряетъ въ отношеніи своихъ боевыхъ способностей очень много: огонь его артиллеріи является до нѣкоторой степени стѣсненнымъ, палуба загромождается, судно не можетъ держаться въ общемъ строю, на немъ должны быть

примѣняемы особыя мѣры предосторожности, выводящія изъ обыденной колеи общій строй судовой жизни; однимъ словомъ, появленіе на палубѣ шара при подобныхъ условіяхъ является только стѣсняющимъ элементомъ, и нѣтъ ничего удивительнаго, что нѣкоторые командиры относятся къ этимъ эскадреннымъ воздухоплавательнымъ отдѣленіямъ недружелюбно.

Смѣта 1900 г., утвержденная въ 1901 г., на реорганизацію оборонительнаго морского воздухоплаванія, составленная въ рамкахъ близкихъ къ милліону франковъ, очевидно оказалась обременительной для морского министерства, для ея осуществленія сразу въ одинъ годъ, почему организація новыхъ парковъ затянулась. Этимъ послѣднимъ обстоятельствомъ воспользовался, назначенный, черезъ годъ послѣ выхода декрета, директоромъ морского воздухоплаванія, лейтенантъ Ферри и указалъ, въ поданномъ имъ проектѣ, на тотъ пробѣлъ, который былъ сдѣланъ комиссіей 1900 г., а именно на осуществленіе активнаго морского воздухоплаванія, въ видѣ самостоятельныхъ воздухоплавательныхъ крейсеровъ. Вслѣдствіе смерти А. Серпетта, который можетъ быть еще нашелъ бы возможность вернуться къ своему дѣтищу и дать правильный ходъ организаціи морского воздухоплаванія, этотъ послѣдній трудъ теперь всецѣло ложится на лейтенанта Ферри, имѣющаго возможность оставаться на своемъ посту еще $2^1/_2$ года. Если въ этотъ періодъ времени ему удастся осуществить свой проектъ воздухоплавательныхъ крейсеровъ, то характеръ морского воздухоплаванія сразу приметъ совершенно другой и гораздо болѣе серіозный видъ, дѣло двинется впередъ и изъ рамокъ вѣчныхъ опытовъ перейдетъ въ область дѣйствительной боевой дѣятельности.

Вторымъ мѣшающимъ элементомъ развитія дѣла является слишкомъ большое ограниченіе правъ у лицъ, стоящихъ во главѣ дѣла. Дѣйствительно, командиры парка поставлены въ такія условія, что они не могутъ сдѣлать у себя никакихъ техническихъ усовершенствованій и нововведеній. Собственныхъ мастерскихъ и своего типа имущества морскіе воздухоплаватели не имѣютъ, а получаютъ все готовое изъ Шале-Медонъ отъ военныхъ воздухоплавателей. Уже одно это неправильно, такъ какъ условія военно-сухопутнаго и морского воздухопла-

ваній по своему существу совершенно различны, а потому и имущество тѣхъ и другихъ не можетъ быть одинаковымъ, и его типъ долженъ быть спеціально выработанъ сообразно съ требованіями обстановки. Даже техническій надзоръ за воздухоплавательнымъ имуществомъ находится подъ контролемъ военныхъ воздухоплавателей, для чего ежегодно изъ Шале въ Лагубранъ командируется инженерный офицеръ. Такимъ образомъ, фактическими хозяевами имущества являются люди совершенно другого вѣдомства, незнакомые съ требованіями и условіями морской службы и ничѣмъ незаинтересованные въ правильномъ развитіи морского воздухоплаванія, а начальники послѣдняго оказываются связанными по рукамъ и по ногамъ и являются лишь чернорабочими исполнителями и директорами только по названію, а работать вынуждены при не подходящихъ условіяхъ.

Въ отношеніи организаціи дѣла, командиры парковъ тоже связаны; въ этомъ вопросѣ имъ тоже не дано никакой власти. Ихъ дѣйствія въ этомъ отношеніи ограничены назначаемыми комиссіями. Но если первымъ трудно двинуть впередъ вопросъ организаціи морского воздухоплаванія по причинѣ недостаточности получаемой подготовки, а главное за отсутствіемъ свободы дѣйствія и слишкомъ короткихъ сроковъ управленія дѣломъ, то вторыя (т. е. комиссіи) являются еще менѣе правоспособными, такъ какъ онѣ состоятъ изъ членовъ уже совершенно не имѣющихъ воздухоплавательнаго образованія, а потому оцѣнивающихъ дѣло по одному внѣшнему впечатлѣнію, производимому на нихъ тѣмъ, что они увидятъ во время производства какого-нибудь опыта или маневра. А такъ какъ при настоящемъ положеніи дѣла шероховатости всегда существуютъ и бросаются въ глаза, то является въ результатѣ одна лишь критика, но критика безполезная, потому что комиссія, не будучи компетентной, не можетъ указать, какъ и чѣмъ загладить имѣющіяся шероховатости. Польза же самаго дѣла чувствуется инстинктивно. Въ результатѣ получаются отзывы комиссій о необходимости морского воздухоплаванія, но отъ этого дѣло ничуть не выигрываетъ, такъ какъ его техническая сторона и организація службы остаются безъ измѣненія, а командиры

парковъ обрекаются снова работать при прежнихъ условіяхъ. Такимъ образомъ, вслѣдствіе отсутствія самостоятельности у командировъ парка и періодическаго назначенія комиссій, получается «сказка про бѣлаго бычка».

Въ высшихъ сферахъ морского министерства изъ-за всего этого получается впечатлѣніе мало выгодное для морскихъ воздухоплавателей. Разобраться же въ истинныхъ причинахъ застоя дѣла нѣтъ времени, да и некому, тѣмъ болѣе, что во главѣ министерства въ настоящее время стоитъ не флотскій офицеръ, а гражданское лицо изъ депутатовъ, отъ котораго и нельзя требовать знанія всѣхъ тонкостей и нуждъ военно-морского дѣла. Безъ сомнѣнія, дѣло приняло бы сразу другой оборотъ, если бы сверху было оказано сильное давленіе, чему можетъ послужить примѣромъ декретъ отъ 11-го іюня 1901 г., явившійся какъ результатъ требованія морского министра Ланессана. Но послѣ этого декрета произошла смѣна министерства, а морское воздухоплаваніе не успѣло доказать своей ощутительной, освѣщенной боевыми фактами, пользы.

Дѣйствительно, противъ военнаго воздухоплаванія никто спорить не можетъ—оно доказало свою пользу нѣсколько разъ въ пороховомъ дыму во время осады Парижа, на Мадагаскарѣ, въ Тонкинскую экспедицію, подъ стѣнами Пекина; наконецъ есть еще много примѣровъ у иностранцевъ: во время сѣверо-американской войны за освобожденіе, у итальянцевъ въ Абессиніи, у англичанъ въ Трансваалѣ. Морское же воздухоплаваніе еще не получило ни одного боевого крещенія, если не считать попытки американцевъ изслѣдовать съ воздушнаго шара бухту С.-Яго, гдѣ скрывался испанскій флотъ. Этотъ единственный примѣръ, къ сожалѣнію, можетъ произвести лишь неблагопріятное впечатлѣніе, но надо помнить, что эта рекогносцировка была сдѣлана не морскими воздухоплавателями, а людьми ничего не понимающими въ этомъ дѣлѣ, которые, вмѣсто того, чтобы произвести ее какъ требовали условія мѣстности, со свободнаго шара, подошли съ невысоко поднятымъ привязнымъ шаромъ на такое разстояніе къ линіи огня, что можно было бы только удивляться, если бы шаръ изъ этой рекогносцировки вернулся цѣлымъ. Участія же въ бою болѣе или менѣе пра-

вильно организованнаго морского воздухоплаванія до сихъ поръ ни разу не было, но нѣтъ никакого сомнѣнія, что первая же польза принесенная морскими воздухоплавателями при боѣ двухъ флотовъ, или при боѣ приморской крѣпости съ флотомъ, сразу подыметъ ихъ, и организація, а вмѣстѣ съ нею и техника, начнутъ совершенствоваться съ такою же лихорадочною поспѣшностью, какъ это произошло съ военнымъ воздухоплаваніемъ послѣ осады Парижа.

Послѣдняя причина застоя дѣла, какъ было мною сказано въ началѣ этой главы, заключается въ чисто экономическихъ расчетахъ, не позволившихъ осуществить тотчасъ же по выходѣ декрета организацію разработанную комиссіей 1900 г. Но это такой вопросъ, который не поддается обсужденію.

Всѣ разобранныя здѣсь причины сводятся все-таки къ первой, т. е. что для всякаго дѣла, а въ частности для такого спеціальнаго какъ морское воздухоплаваніе, необходимъ одинъ постоянный руководитель, не отвлекаемый другою службой, облеченный полнымъ довѣріемъ правительства, самостоятельностью, извѣстною властью и матеріальными средствами для усовершенствованія и веденія дѣла. Имѣть такое лицо представляется гораздо болѣе выгоднымъ для государства въ экономическомъ отношеніи, нежели поручать комиссіямъ разрабатывать спеціальные вопросы, повторяя безконечно одни и тѣ же, ни къ чему не ведущіе, опыты.

Лейтенантъ **М. Н. Большевъ.**

БЛОКАДА ПОРТОВЪ ПРИ СОВРЕМЕННЫХЪ УСЛОВІЯХЪ (*).

I.

Введеніе.

Столѣтіе назадъ для флота, которому не удалось выслѣдить непріятеля при оставленіи имъ порта, не представлялось почти никакой возможности найти его въ морѣ; непріятель пропадалъ отъ него на цѣлые мѣсяцы. Необходимость, поэтому, заставляла нападающаго приближаться къ портамъ непріятеля, стеречь его на близкомъ разстояніи, поскольку это позволяла погода.

Стратегическая цѣль заключалась въ томъ, чтобы:—

1. Вступить въ соприкосновеніе съ непріятелемъ.
2. Вызвать его на бой.

(*) Настоящая статья печатается въ журналѣ «*Journal of the Royal United Service Institution*». Написанная лейтенантомъ англійскаго королевскаго флота Дьюаромъ (A. C. Dewar; R. N.), она получила первую премію королевскаго института соединенныхъ службъ—золотую медаль. Тема была дана въ слѣдующемъ видѣ: «Какимъ образомъ лучше всего можетъ быть достигнута цѣль, преслѣдовавшаяся въ прежнія времена путемъ блокады непріятеля въ собственныхъ его портахъ, при настоящемъ состояніи боевыхъ, минныхъ и подводныхъ судовъ?» Статья эта представляетъ для насъ непосредственный интересъ: въ сжатомъ видѣ авторъ даетъ въ ней характеристику всей современной морской стратегіи, оставаясь при этомъ все время на строго-реальной почвѣ, основываясь на послѣднихъ войнахъ и маневрахъ и развивая вмѣстѣ съ тѣмъ цѣлую систему логическихъ разсужденій, вполнѣ заслуживающихъ названіе теоріи. По нашему мнѣнію, статья эта является одинаково цѣннымъ вкладомъ въ практическую и теоретическую части науки морской стратегіи. Въ настоящемъ переводѣ, съ цѣлью сокращенія статьи, выкинуты нѣкоторыя менѣе существенныя части (напр., примѣры тактики подводныхъ лодокъ въ бою съ надводными судами), въ таблицахъ сдѣланы нѣкоторыя добавленія и измѣненія, сообразуясь со свѣдѣніями новѣйшихъ справочныхъ книгъ. Вообще, за недостаткомъ времени, я болѣе заботился о сохраненіи смысла, чѣмъ о буквальной точности перевода.

Прим. перев.

Если противникъ рѣшался не покидать гавани, начиналась блокада.

Хотя сраженія и занимаютъ самое видное мѣсто въ исторіи, успѣхъ морскихъ войнъ чаще всего зависѣлъ отъ хода блокады, и большія битвы были только результатомъ блокадной стратегіи.

Вопросъ сводится къ слѣдующему:—

Какъ, при настоящихъ условіяхъ, достичь цѣли, которую въ прежнее время преслѣдовали возможно тѣсною блокадой непріятельскихъ портовъ? Смыслъ блокады заключался въ стремленіи найти непріятеля въ его отправномъ пунктѣ. Этотъ принципъ справедливъ и въ настоящее время, поскольку непріятель будетъ ждать въ своихъ портахъ флота противника; но условія, отъ которыхъ зависятъ блокадныя операціи, существенно измѣнились. Цѣль остается все та же, методы ея достиженія мѣняются. Современное оружіе усложнило войну, умножило число факторовъ, вліяющихъ на ея исходъ; эти факторы должны быть скомбинированы полководцемъ въ гармоническую, осуществимую на практикѣ систему.

Старинная стратегія.

Чтобы понять значеніе блокады въ морскихъ войнахъ прежняго времени, надо изучать эти войны, разсматривая ихъ съ точки зрѣнія блокадной стратегіи. Такимъ образомъ, мы найдемъ, что всѣ большія войны 1790—1805 гг. были тѣсно связаны съ блокадными операціями и что со стороны Англіи первымъ стратегическимъ шагомъ неизмѣнно являлось установленіе блокады. Блокадная стратегія была естественнымъ результатомъ двухъ обстоятельствъ:—

1. Трудности полученія надежныхъ извѣстій о непріятелѣ при всякой другой системѣ.

2. Пассивности французскаго флота, характерной для эпохи, когда лучшія военныя силы—энергія и таланты—поглощались побѣдоносными арміями этой страны.

Оба эти условія уже не существуютъ въ настоящее время, и одинъ тотъ фактъ, что адмиралы С.-Винцентъ и Нельсонъ держались блокадной стратегіи въ 1803 г., вовсе еще не доказываетъ примѣнимости ея въ 1903 г. Основнымъ условіемъ блокадныхъ операцій является предположеніе, что непріятель станетъ дожидаться прибытія блокирующихъ силъ своего противника; онъ можетъ это дѣлать или нѣтъ,—вѣроятнѣе, что нѣтъ.

Необходимо провести твердую границу между стратегіей и тактикой прежняго времени.

Стратегія всегда заключалась въ распредѣленіи силъ и сосредоточеніи ихъ въ мѣстѣ дѣйствія. Тактика—въ пользованіи этими силами, въ ихъ примѣненіи.

Стратегія прежняго времени представляетъ несомнѣнный интересъ и для современнаго полководца, ибо даже самыя разнородныя возможности распредѣленія силъ могутъ быть весьма поучительны.

Напротивъ, старинная тактика, основанная на устарѣломъ оружіи, мало чему можетъ насъ научить.

Характерныя черты стратегіи.

Стратегическіе принципы старинной блокады могутъ быть сведены къ слѣдующему:—

1. Съ началомъ войны равносильныя эскадры командировались для крейсерства передъ каждымъ изъ военныхъ портовъ непріятеля.

2. Въ ожиданіи войны съ другою державой или въ случаѣ приближенія большихъ свободныхъ силъ непріятеля, меньшія блокады снимались и отдѣльныя эскадры присоединялись къ главнымъ силамъ.

3. Въ случаѣ соединенія превосходныхъ силъ непріятеля въ блокированномъ портѣ, блокирующая эскадра отступала (Джервисъ передъ Тулономъ въ 1796 г., Калдеръ передъ Ферролемъ въ 1805 г.).

Морскія кампаніи начинались установленіемъ военно-морского равновѣсія, достигавшимся тѣмъ, что непріятельскимъ эскадрамъ, скрытымъ въ портахъ, противопоставлялись равныя силы, державшіяся въ морѣ. Уходъ непріятельской эскадры или начало войны съ другою державой нарушали такое равновѣсіе, и тогда приходилось распредѣлять силу по новому.

Величайшимъ мастеромъ блокады считался Джервисъ, впервые показавшій, что заперевъ пассивнаго непріятеля въ его портахъ, болѣе активный противникъ остается властителемъ моря. Его блокады были строго принудительны, и ему принадлежитъ честь установленія системы, которою впослѣдствіи пользовался съ такимъ успѣхомъ Корнуэльсъ (1803—1805 гг.). До него главныя силы флота стояли на Спитхедскомъ рейдѣ, имѣя однихъ развѣдчиковъ передъ Брестомъ; но этотъ способъ блокады оказался неудачнымъ. Въ 1794 г., пока адмиралъ Гоу со своимъ флотомъ держался въ Спитхедѣ, шесть французскихъ кораблей ушли изъ Бреста; то же самое повторилось въ 1799 г.: пока Бридпортъ крейсеровалъ въ Англійскомъ каналѣ, французскій флотъ подъ командою адмирала Брюи незамѣтно проскочилъ изъ Бреста и ушелъ въ Средиземное море.

Непріятельскій флотъ очень рѣдко рѣшался открыто выйти изъ порта для атаки блокирующаго.

Пока послѣдній оставался на своемъ посту, непріятель обыкновенно держался пассивнаго образа дѣйствій и не покидалъ порта. Трафальгаръ представляетъ почти единственный примѣръ открытаго выхода въ море блокированнаго флота, тотчасъ же вступившаго въ бой со своимъ противникомъ.

Перечислимъ важнѣйшія битвы, явившіяся въ результатѣ блокадной стратегіи морскихъ войнъ:—

Киберонъ (въ 1759 г.)—былъ вызванъ уходомъ французскаго флота въ отсутствіе блокирующей эскадры и преслѣдованіемъ его послѣдней.

С.-Винцентъ (въ 1759 г.)—возвращеніемъ Боскоуена въ Гибралтаръ для исправленія своихъ судовъ. Тулонскій флотъ ушелъ и былъ вынужденъ принять бой у мыса С.-Винцентъ.

С.-Винцентъ (въ 1797 г.)—тѣмъ, что Джервисъ прекратилъ блокаду Тулона и занялъ стратегическую позицію у мыса С.-Винцентъ.

Абукиръ (1798 г.) — уходомъ французскаго флота и преслѣдованіемъ его Нельсономъ.

Трафальгаръ (1805 г.)—прямою попыткой выйти изъ порта въ виду блокирующаго флота непріятеля.

Старинныя блокады.

Названіе—вотъ одно, что осталось общаго между блокадами 1803 и 1903 гг. Главнѣйшимъ факторомъ прежнихъ блокадъ былъ вѣтеръ; направленіе господствующихъ вѣтровъ опредѣляло весь планъ блокады. Въ Брестѣ господствующіе вѣтры дуютъ отъ SW до NW, и парусные корабли часто недѣлями выжидаютъ восточнаго вѣтра для выхода изъ бухты; въ такое время блокирующая эскадра спокойно крейсеровала въ открытомъ морѣ. Когда же вѣтеръ поворачивалъ къ О, англійскій флотъ приближался вплотную къ заливу, чтобы не выпустить непріятеля.

Сильные штормы задуваютъ здѣсь отъ всѣхъ румбовъ: въ этихъ случаяхъ англійская эскадра уходила въ Плимутъ или Фальмутъ, въ полной увѣренности, что непріятельскій флотъ въ такую погоду не отважится выйти въ море.

Стоянка въ Тулонѣ была для французовъ выгоднѣе. Тамъ преобладаютъ вѣтры изъ NW-й четверти, и Ліонскій заливъ славится своими штормами, часто оттонявшими корабли непріятеля. Адмиралы Гоу и Бридпортъ держали свои главныя силы въ теченіе зимы въ портѣ. Первый находилъ, что корабли блокирующей эскадры должны держаться на якорѣ въ Каналѣ, поручивъ быстроходнымъ фрегатамъ наблюденіе за противникомъ. Онъ находилъ, что продолжительная сторожевая служба и крейсерство въ открытомъ морѣ портитъ корабли. Но такой образъ дѣйствій нельзя признать удачнымъ, ибо всѣ англійскіе порты были расположены сѣвернѣе Бреста, и когда французская эскадра, пользуясь восточнымъ вѣтромъ, выходила въ море, сторожевымъ англійскимъ фрегатамъ, чтобы дать

о томъ знать своему флоту, приходилось лавировать вверхъ по Каналу; если же вѣтеръ въ это время отходилъ къ западу—своему обычному направленію, англійской боевой эскадрѣ снова приходилось лавировать внизъ по Каналу и въ результатѣ французскіе корабли имѣли много шансовъ уйти въ Средиземное море.

Такъ, въ 1796 г. при адмиралѣ Бридпортѣ, французская эскадра адмирала Де-Галле ушла изъ Бреста, а въ 1794 г., пока англійскій флотъ съ адмираломъ Гоу стоялъ на якорѣ въ Спитхедѣ, 6 французскихъ кораблей проскочили изъ Бреста на соединеніе съ тулонскою эскадрой.

Когда во главѣ англійскаго адмиралтейства сталъ лордъ С.-Винцентъ, постоянная блокирующая эскадра передъ Брестомъ была усилена до 24 кораблей; когда этотъ флотъ заходилъ въ отечественные порты за водой и провизіей, онъ содержался въ постоянной готовности къ внезапному отходу: офицерамъ не разрѣшалось съѣзжать на берегъ или удаляться далѣе 3 миль отъ своихъ кораблей.

Передъ Тулономъ блокирующій флотъ могъ разсчитывать на одни собственные рессурсы и политика непокиданія базы для сбереженія своихъ кораблей проводилась съ большою предусмотрительностью. Адмиралу Гуду стратегическою базой для наблюденія за Тулономъ служила Корсика, главнѣйшею якорною стоянкой—С.-Фіоренцо; Нельсонъ для той же цѣли пользовался бухтой Св. Магдалины. При Джервисѣ, въ 1796 г., главныя силы англійскаго флота крейсеровали передъ Тулономъ, въ открытомъ морѣ, съ апрѣля по октябрь, и только суровые зимніе штормы могли заставить адмирала спуститься въ одинъ изъ указанныхъ портовъ.

Отличительныя черты прежнихъ блокадъ.

Главнѣйшія черты отличія прежнихъ блокадъ отъ современныхъ заключаются въ слѣдующемъ:—

1. Въ прежнее время опасность внезапнаго сосредоточенія непріятельскихъ силъ была гораздо меньше.

Блокирующей эскадрѣ почти не приходилось считаться съ возможностью единовременной, заранѣе условленной и вмѣстѣ внезапной двойной атаки со стороны какъ блокированнаго флота, такъ и другой непріятельской эскадры, находящейся въ морѣ. Зависимость отъ вѣтра и медленныя сообщенія дѣлали попытки этого рода совершенно невѣроятными; ибо вѣтеръ дѣлалъ передвиженіе эскадръ почти случайнымъ, парализуя всякія попытки совмѣстныхъ дѣйствій, и если онъ благопріятствовалъ приближенію эскадры, идущей съ моря, то флотъ, запертый въ портѣ, лишь съ величайшимъ трудомъ могъ его оставить.

Уйти изъ одного порта и войти въ другой—вотъ наибольшее, что могъ выполнить блокированный флотъ; конечно, это не имѣетъ ничего общаго съ современною возможностью внезапной атаки блокирующаго съ двухъ сторонъ.

Когда Корнуэльсъ съ 35 вымпелами блокировалъ въ Брестѣ адмирала Готома съ 21 кораблемъ и въ то же самое время другая, сильнѣйшая французская эскадра адмирала Вильнёва находилась въ Ферролѣ, условія погоды и вѣтра дѣлали всякую попытку къ сосредоточенію французскихъ силъ безнадежной.

Одинаково, когда Кейтъ съ 15 вымпелами блокировалъ испанскій флотъ въ 19 кораблей въ Кадиксѣ, сильный западный штормъ помѣшалъ послѣднему выйти изъ порта на соединеніе съ союзною французскою эскадрой въ 25 вымпеловъ, проходившей моремъ.

2. Для блокирующаго флота представляли опасность одни линейные корабли непріятеля, а эти послѣдніе могли выйти изъ порта только съ попутнымъ вѣтромъ, такъ какъ лавировка въ узкостяхъ была для нихъ недоступна. Напряженіе блокады не усугублялось возможностью ночныхъ атакъ, и скука была часто единственнымъ противникомъ, съ которымъ приходилось считаться блокирующему флоту.

Современные факторы.

Необходимо остановиться на разсмотрѣніи новыхъ условій, лежащихъ въ основаніи современной стратегіи. Вотъ ближайшіе два вопроса:—

1. Насколько блокада затрудняется способностью противника производить контръ-атаки?

2. Если она практически не осуществима, то какими другими стратегическими пріемами можно ее замѣнить?

Сдѣлаемъ краткій набросокъ главнѣйшихъ факторовъ, внесенныхъ въ современную морскую войну развитіемъ науки и техники:—

А.—*Паръ и ходъ.*

Вносятъ въ движеніе корабля элементъ устойчивости и надежности; облегчаютъ сосредоточеніе и совмѣстное дѣйствіе кораблей; облегчаютъ уходъ блокированной эскадры, позволяя ей воспользоваться такими благопріятными обстоятельствами, какъ темная, ненастная ночь съ дождемъ или туманомъ. Пространство, на протяженіи котораго легче всего можно встрѣтить непріятеля—въ предѣлахъ окружности, описанной радіусомъ въ 20 миль изъ порта, какъ центра — пересѣкается блокированною эскадрой въ очень короткій промежутокъ времени. Блокирующая эскадра не можетъ крейсеровать въ виду непріятельскаго порта полнымъ ходомъ или даже постоянно держаться подъ полными парами и даже несомнѣнныя преимущества бо́льшаго хода она можетъ использовать лишь по опредѣленіи курса своего противника.

В.—*Уголь.*

Уголь опредѣляетъ границы дѣйствія. Если эскадра не имѣетъ угольной базы, она должна запасаться углемъ въ мѣстахъ временной стоянки, гдѣ корабли ея легко могутъ подвергнуться опасности минныхъ атакъ, поскольку мѣста эти находятся въ

предѣлахъ дѣйствія минныхъ судовъ непріятеля. Угольщики всегда будутъ цѣлью такихъ атакъ; поэтому, часть блокирующей эскадры должна охранять эти суда.

C.—*Минныя и подводныя суда.*

Въ пространствѣ ихъ дѣйствія при хорошей погодѣ представляютъ для блокирующаго флота постоянную угрозу и требуютъ напряженнаго вниманія; обусловливаютъ необходимость принятія спеціальныхъ мѣръ для защиты своихъ гаваней; въ своей дѣятельности ограничиваются условіями погоды и запасомъ топлива. Съ дальнѣйшимъ развитіемъ подводныхъ лодокъ, всякій подходъ блокирующей эскадры на разстояніе 50 миль отъ порта, въ дневное время станетъ невозможнымъ.

D. — *Телеграфъ.*

Облегчаетъ сосредоточеніе и совмѣстное дѣйствіе отдѣльныхъ единицъ. Обезпечиваетъ быструю передачу свѣдѣній о движеніяхъ непріятеля.

E.—*Телеграфированіе безъ проводовъ.*

Увеличиваетъ пространство дѣйствія развѣдчиковъ. Много помогаетъ флоту, стремящемуся сохранить соприкосновеніе съ непріятелемъ или собственною отдѣлившеюся эскадрой. Дѣлаетъ возможнымъ постоянное сообщеніе блокирующей эскадры со своими сторожевыми судами и собственною базой.

Современная стратегія.

Основаніемъ стратегіи попрежнему является возможно полная освѣдомленность о силахъ противника, ихъ расположеніи и соотвѣтственное ему расположеніе собственныхъ силъ. Когда закончится распредѣленіе своихъ силъ, начальныя стратеги-

ческія дѣйствія могутъ быть сгруппированы въ слѣдующія три системы:—

A. —Блокадная стратегія. Флотъ блокируетъ силы непріятеля въ его портахъ.

B.—Позиціонная стратегія. Флотъ занимаетъ позицію, руководствуясь при выборѣ ея слѣдующими соображеніями:—

Она должна быть командующей по отношенію къ вѣроятнымъ движеніямъ непріятеля.

Она не должна быть слишкомъ удалена отъ хорошо оборудованной морской базы.

Она должна удовлетворять потребности въ полученіи свѣдѣній о противникѣ.

Она должна находиться внѣ сферы дѣйствія обыкновенныхъ (прибрежныхъ) миноносцевъ непріятеля.

C.—Стратегія базы. Флотъ держится на избранной имъ базѣ или крейсеруетъ въ разстояніи не болѣе 60 миль отъ нея, въ ожиданіи дальнѣйшихъ извѣстій о непріятелѣ.

Избравъ блокадную стратегію, флотъ возможно тѣснѣе обложитъ непріятельскій портъ, держась отъ него такъ близко, какъ это позволятъ силы, энергія и предпріимчивость противника. Въ случаѣ позиціонной стратегіи, флотъ изберетъ стратегическую позицію въ родѣ одной изъ слѣдующихъ: на 50 миль южнѣе мыса Финистерре, или на 20 миль къ западу отъ мыса С.-Винцентъ, или на 50 миль къ югу отъ Портъ-Магона, смотря по обстоятельствамъ.

Принявъ стратегію базы, флотъ останется въ ближайшемъ соприкосновеніи съ однимъ изъ отечественныхъ портовъ, а въ дневные часы будетъ крейсеровать вблизи морской базы.

Подробности этихъ системъ мы разсмотримъ ниже; но прежде чѣмъ предпринять анализъ типичныхъ для нихъ положеній, необходимо остановиться на средствахъ современнаго веденія морскихъ войнъ. Мы должны ознакомиться съ боевыми качествами современныхъ судовъ и орудій, вникнуть въ значеніе явленій, обусловливающихъ, если не созидающихъ, морскую стратегію. Источники, изъ

которыхъ мы можемъ почерпать эти свѣдѣнія, весьма малочисленны, это—маневры и морскія войны.

Маневры—только отраженіе дѣйствительности; но и они даютъ намъ цѣнный матеріалъ, указывая возможное направленіе будущихъ войнъ, пріучая мысль нашу къ вѣроятнымъ случайностямъ, съ которыми придется бороться на дѣлѣ.

Морскихъ войнъ между первоклассными противниками давно уже не было, и мы изъ нихъ можемъ почерпнуть лишь очень скудныя данныя стратегическаго характера.

Въ Японо-Китайской и Испано-Американской войнахъ перевѣсъ одного изъ противниковъ былъ слишкомъ очевиденъ, успѣхъ слишкомъ одностороненъ для того, чтобы освѣтить положеніе. Когда имѣешь дѣло съ очень слабымъ противникомъ, естественный стимулъ для правильнаго веденія войны—опасность риска—упускается изъ виду. Отдѣльныя происшествія Испано-Американской войны представляютъ несомнѣнный интересъ, тактика обѣихъ войнъ заслуживаетъ полнаго вниманія уже въ виду того, что она иллюстрируетъ значеніе современнаго артилерійскаго огня; но стратегія этихъ войнъ была безнадежна и уроки ея могутъ служить развѣ что отрицательными примѣрами. Когда одинъ изъ противниковъ безъ сравненія слабѣе другого, принятая ими стратегія не можетъ служить образцомъ нормальныхъ операцій, предполагающихъ достаточныя силы, правильную организацію и нормальную энергію обѣихъ борющихся сторонъ.

Собравъ результаты различныхъ маневровъ, мы постараемся извлечь изъ нихъ одни поучительныя и притомъ существенныя съ разбираемой нами точки зрѣнія происшествія, не останавливаясь на подробностяхъ и безъ всякой критики, которая завела бы насъ слишкомъ далеко.

Маневры.—Современныя войны.

Франція, 1895 г.

1. Миноносцы должны вернуться въ Брестъ вслѣдствіе дурной погоды. Флотъ выходитъ изъ Бреста, преслѣдуемый сторо-

жевыми судами непріятеля, но въ концѣ концовъ и они теряютъ его изъ виду.

2. Въ Средиземномъ морѣ: изъ 9 крейсеровъ, высланныхъ вѣерообразно на поиски непріятеля, 1 взятъ въ плѣнъ, 2 потеряны, 2 отстали, 1 пошелъ невѣрнымъ курсомъ и только 1 открылъ непріятельскій флотъ.

Попытка отозвать и сосредоточить высланные крейсеры не удалась.

Флотъ слѣдуетъ за открывшимъ непріятеля развѣдчикомъ, но теряетъ его изъ виду и не находитъ противника.

Въ концѣ концовъ непріятельскій флотъ открытъ случайно.

3. Блокада Аячіо: блокированные крейсеры выходятъ изъ порта ночью, сосредоточиваются къ сѣверу отъ порта и своими прожекторами вводятъ въ заблужденіе главныя силы блокирующей эскадры, которая, бросившись преслѣдовать непріятельскіе крейсеры, выпускаетъ изъ порта блокированный боевой флотъ.

Англійскій каналъ, 1897 г.

Свѣжесть погоды препятствуетъ пользованію миноносцами.

Крейсеръ *Spartan* дважды открываетъ собственную эскадру и оба раза уходитъ отъ нея полнымъ ходомъ, принимая ее за непріятельскую.

Крейсеръ *Terpsichore* подаетъ двусмысленный сигналъ, увлекающій адмирала по ложному слѣду.

Крейсеръ *Powerful* доноситъ, что непріятель идетъ на O, тогда какъ въ дѣйствительности онъ движется на W.

Англійскій каналъ, 1899 г.

Тщательно разработанный планъ поисковъ сведенъ на нѣтъ туманомъ.

Густой туманъ нѣсколько разъ прерывалъ развѣдочныя операціи.

Въ большей части портовъ Соединеннаго Королевства средства снабженія флота прѣсною водой и исправленія поврежденныхъ судовъ весьма недостаточны.

Выбрасываніе огня изъ трубъ миноносцевъ устранить весьма трудно.

Истребители миноносцевъ не могутъ держаться въ морѣ болѣе 3 сутокъ.

Истребители успѣшно слѣдятъ за миноносцами днемъ; но помѣшать уходу ихъ изъ гавани ночью они не могутъ.

Англійскій каналъ, 1900 г.

Флоты A_1, A_2 и B_2 дважды проходятъ другъ мимо друга ночью, въ разстояніи 3 миль и оба раза расходятся, не увидавъ противника.

Крейсеры удачно отгоняютъ непріятельскіе миноносцы въ теченіе дня.

Старыя боевыя суда, по причинѣ своего малаго хода и запаса угля, весьма стѣсняютъ движенія флота.

Истребители, слѣдившіе за непріятельскими крейсерами, съ легкостью держались отъ нихъ въ безопасномъ разстояніи; во время ночной атаки оцѣнка разстояній оставляла желать многаго: стрѣльба минами производилась съ разстоянія въ $1^1/_2$ мили.

Два противорѣчивыя приказанія, отданныя штабомъ одно за другимъ, достигаютъ своего назначенія нѣсколькими часами позже и даютъ поводъ къ недоразумѣнію, не имѣя отмѣтки о времени ихъ подачи.

Медленная передача извѣстій сигнальною цѣпью стѣсняетъ дѣйствія противниковъ.

Свѣдѣнія береговыхъ сигнальныхъ станцій были весьма недостаточны, передавая извѣстія о движеніяхъ одного собственнаго флота, и тѣ съ большими ошибками.

Ошибочное донесеніе крейсера *Panther*, введеннаго въ заблужденіе атакой собственныхъ канонерскихъ лодокъ на отдѣльный непріятельскій корабль, увлекло флотъ на невѣрный слѣдъ.

Истребитель принимаетъ боевой флотъ непріятеля, ночью, въ разстояніи 1 мили, за 6 миноносцевъ.

Канонерскія лодки, изъ-за малаго хода, не могутъ поддержать собственныхъ миноносцевъ и въ то же время оказываются плохими сторожевыми судами, не имѣя достаточныхъ средствъ для подачи сигналовъ.

Истребители легко справляются съ миноносцами прибрежной обороны и, благодаря преимуществу въ ходѣ, не боятся крейсеровъ.

Средиземное море, 1900 г.

1. Ночью отрядъ миноносцевъ на ограниченной площади не можетъ найти непріятельскаго флота, который, въ ожиданіи атаки, стоялъ на якорѣ, подъ прикрытіемъ высокаго берега; горизонтъ видимости около $1^1/_2$ миль.

2. Блокадныя операціи мало успѣшны.

Въ темную ночь боевые корабли видны въ разстояніи не свыше $^1/_2$ мили.

Vulkan въ 11 час. вечера вплотную сходится съ непріятельскимъ флотомъ; его принимаютъ за свой корабль и не открываютъ огня.

Трудно созвать корабли, высланные на развѣдки.

Стратегическія ошибки:—

1. Въ началѣ дѣйствій корабли не знаютъ взаимнаго мѣстонахожденія.
2. Не назначено рандеву для полученія извѣстій.
3. Корабли слишкомъ далеко разбросаны.
4. Нѣтъ простыхъ опознательныхъ сигналовъ.

Англійскій каналъ, 1901 г.

1. Адмиралъ флота *X* поставилъ себѣ цѣлью уничтоженіе крейсерской дивизіи флота *Y*, боевыя суда котораго обладали меньшимъ ходомъ, но были сильнѣе. Поэтому *X* сосредоточилъ свою крейсерскую эскадру противъ разбросанныхъ крейсеровъ

противника. *Y* пострадалъ вслѣдствіе разбросанности своихъ крейсеровъ, служба которыхъ была необходима для флота, въ виду малой скорости его боевыхъ кораблей.

2. Отдѣльные крейсеры флота *Y*, ожидая товарищей въ мѣстѣ назначеннаго рандеву, принимаютъ непріятельскіе крейсеры за свои. Въ результатѣ крейсеры флота *Y* почти уничтожены въ первые 24 часа.

Они держались слишкомъ близко къ непріятельской базѣ, не имѣли поддержки боевого флота и были слишкомъ раскинуты.

3. Ошибка въ разборѣ сигнала. *Minerva* и *Hyacinth* уходятъ на развѣдки вмѣсто того, чтобы идти на рандеву флота *Y*.

4. Блокада миноносцевъ крейсерами и истребителями.

Нѣтъ опредѣленныхъ инструкцій и яснаго плана дѣйствій. Отсюда частое замѣшательство. Крейсеры стрѣляютъ въ собственные истребители, истребители освѣщаютъ свои крейсеры прожекторами. Нечаянный спускъ ракеты производитъ крайнее замѣшательство: блокирующія суда разбѣгаются по всѣмъ направленіямъ, стрѣляя другъ въ друга и въ теченіе часа выходъ изъ порта остается открытымъ.

Въ результатѣ главныя силы блокированнаго флота снимаютъ блокаду, уничтожая слабую крейсерскую флотилію блокирующаго.

5. Боевые флоты сходятся ночью на 4 мили, но не стрѣляютъ другъ въ друга. Крейсеры сходятся вплотную и открываютъ огонь, но къ утру теряютъ изъ виду противника. Между тѣмъ, счастье улыбнулось флоту *Y*: утромъ *Mars*, броненосецъ эскадры *X*, получилъ поврежденіе въ машинѣ, и если бы крейсеры флота *Y* оказались на высотѣ требованій, этотъ корабль былъ бы потерянъ или до крайности стѣснилъ бы дѣйствія флота *X*.

6. Флотъ *Y* узналъ при помощи безпроводнаго телеграфа о приближеніи непріятельскаго флота въ разстояніи 30 миль.

Истребители оказались полезными при блокадѣ, но нуждались въ поддержкѣ и близости базы; особенно хороши, какъ развѣдчики, при тихой погодѣ.

Миноносцы мало дѣятельны.

Франція, 1901 г.

1. Флоты встрѣтились въ 3 часа ночи. Преслѣдуя крейсерскій отрядъ, эскадра большихъ крейсеровъ неожиданно наскочила на главныя силы непріятеля и была признана плѣненной.

Адмиралъ получилъ свѣдѣнія о непріятелѣ черезъ развѣдчика-истребителя.

Флотъ потерялъ связь со всѣми своими крейсерами.

Волненіе уменьшило эскадренный ходъ флота до 12 узл.

Эскадренный ходъ флота *A* пониженъ до 13 узл. броненосцемъ *Brennus*, оказавшимся плохимъ ходокомъ.

2. Блокада Аячіо. Внутренняя линія, состоя изъ миноносцевъ и истребителей, держится въ 3 миляхъ отъ входа въ гавань.

Блокирующій флотъ движется на разсвѣтѣ малымъ ходомъ въ крейсерскомъ строѣ, имѣя большіе промежутки между кораблями; съ наступленіемъ дня показывается непріятельскій флотъ въ разстояніи 2 миль. Блокирующій дѣлаетъ попытку построиться въ боевой порядокъ, но безуспѣшно и признается разбитымъ.

3. Небольшія посыльныя суда не годятся для развѣдочной службы.

Франція, 1902 г.

Распредѣленіе силъ:—

	Бизерта.	Тулонъ.	Аячіо.
Франція. . .	3 броненосца II кл.	4 броненосца I кл.	—
Непріятель .	3 броненосца II кл., 5 крейсеровъ (сторожевая эскадра).	—	5 броненосцевъ I кл., 5 крейсеровъ (главныя силы).

5 крейсеровъ главныхъ силъ непріятеля составляютъ сигнальную цѣпь между Аячіо, мѣстомъ стоянки боевого флота непріятеля, и южною оконечностью Сардиніи.

Французская эскадра выходитъ изъ Бизерты въ Тулонъ, въ 8 час. вечера 15-го іюля (н. ст.). Сторожевая эскадра непріятеля замѣчаетъ этотъ маневръ и слѣдуетъ за нею, отряжая посыльное судно съ извѣстіемъ къ цѣпи; адмиралъ въ Аячіо получаетъ это извѣстіе въ 3 час. утра—310 миль въ 7 часовъ.

Сторожевая эскадра, слѣдуя за французской, получаетъ связь съ ближайшимъ звеномъ сигнальной цѣпи въ 6 час. вечера. 16-го іюля, передаетъ курсъ французской эскадры своему адмиралу въ Аячіо, который получаетъ эту телеграмму черезъ 8 часовъ (230 миль въ 8 часовъ). Полученная связь уже не теряется, курсъ французской эскадры все время передается непріятелю въ Аячіо, и оба флота встрѣчаются въ морѣ, въ 3 часа дня 30-го іюля.

Выводъ: Сигнальная цѣпь изъ 5 крейсеровъ оказалась въ состояніи непрерывно поддерживать сообщеніе между главными силами непріятельскаго флота въ Аячіо и отдѣльною его эскадрой, слѣдовавшей за французскимъ флотомъ.

Испано-Американская война.

1. Американцы принимаютъ стратегію базы.

Крейсеры отсылаются въ С.-Хуанъ, вѣроятное рандеву флота.

Сѣверо-атлантическая эскадра направляется туда же. Летучая эскадра держится передъ Нью-Іоркомъ.

2. Адмиралу Серверѣ благопріятствуетъ погода; истребители тѣмъ не менѣе составляютъ обузу для флота.

Сервера прибываетъ на Мартинику. О его прибытіи сообщается американскому адмиралу по телеграфу (подводный кабель).

Адмиралу Серверѣ не даютъ запастись углемъ на Мартиникѣ; онъ принимаетъ уголь на о-вѣ Кюрасао, по два корабля за разъ.

3. Испанскій угольщикъ, съ 3 000 т. угля, захваченъ передъ Сантъ-Яго.

Почти всѣ извѣстія передаются по телеграфу, подводнымъ кабелемъ. Развѣдочная служба мало дѣйствительна.

Съ выходомъ испанскаго флота изъ порта американцы теряютъ его изъ виду до захода въ слѣдующій портъ.

Въ Сантъ-Яго испанцы усмотрѣны только черезъ 10 дней послѣ прихода.

4. Способъ блокады въ Сантъ-Яго: днемъ боевыя суда и крейсеры располагаются полукругомъ, въ 6 миляхъ отъ входа; ночью 3 канонерскія лодки—въ 1 милѣ отъ входа, 1 броненосецъ—въ 2 миляхъ, съ прожекторами, освѣщающими выходъ изъ порта, 2 броненосца—въ резервѣ, остальныя суда—въ 3 миляхъ отъ выхода.

Такое исключительное расположеніе блокирующей эскадры было возможно въ виду того, что:—

1.—Сантъ-Яго не былъ морскимъ портомъ, не имѣя запасовъ угля, провизіи, мастерскихъ.

2.—Артиллерія старая, недальнобойная.

3.—Выходъ въ море узкій, извилистый, легко заградимый.

4.—Испанцы не отличались энергіей.

Поэтому портъ къ началу войны имѣлъ не болѣе 2 000 т. угля, ни одного большого дока, ни хорошаго механическаго завода, и корабли, запертые въ немъ, заранѣе были обречены на разрушеніе. Боевыхъ припасовъ хватало не болѣе, какъ на 120 выстрѣловъ изъ орудія; въ серединѣ блокады четыре дальнобойныя 6-д. орудія были сняты съ крейсера *Mercedes* и поставлены на берегъ.

5—Результаты боя.

Береговыя батареи мало пострадали отъ нѣсколькихъ бомбардировокъ американской эскадры; ни одно изъ орудій не было демонтировано, повреждена только одна старая мортира.

6. Разрушеніе телеграфныхъ сообщеній.

Сантъ-Яго—Сіенфуэгосъ: кабель не перерѣзанъ.

Сіенфуэгосъ—Гаванна: изъ 3 кабелей перерѣзанъ 1.

Сантъ-Яго—Ямайка: кабель не перерѣзанъ.

Сантъ-Яго—Санъ-Никольсъ: кабель перерѣзанъ.

Перерѣзанными оказались всѣ тѣ телеграфные кабели, которые были проложены на мелкихъ мѣстахъ, и, напротивъ того, ни одинъ кабель, проложенный глубже 10 саж., не былъ тронутъ.

Отсюда выводъ: военныя суда, не имѣющія спеціальныхъ приспособленій, не могутъ прерывать и, вообще, поднимать телеграфныхъ кабелей съ большихъ глубинъ, на близкихъ же разстояніяхъ послѣдніе въ достаточной степени охраняются береговыми батареями.

7. Въ виду того, что Ки-Вестъ, постоянная база американцевъ, отстоитъ на 700 миль отъ Сантъ-Яго, блокирующій флотъ занялъ Гуантанамо, небольшой портъ въ 50 миляхъ отъ мѣста блокады и пользовался имъ, какъ временною базой.

Уроки маневровъ.

1. Въ ночное время флоты должны быть всегда наготовѣ къ неожиданнымъ встрѣчамъ съ непріятелемъ на близкомъ разстояніи. Весьма трудно въ ночное время сохранять связь съ непріятелемъ; флотъ, усмотрѣнный непріятельскими развѣдчиками, вѣроятно, легко отъ нихъ ночью отдѣлается. Въ темную ночь нельзя различить суда далѣе $^1/_2$ мили.

2. Въ темную ночь истребители не могутъ помѣшать выходу изъ порта прибрежныхъ миноносцевъ.

Истребители безъ особеннаго риска могутъ нести сторожевую службу въ хорошую погоду; при значительной волнѣ они могутъ стать добычей непріятельскихъ крейсеровъ; исполнять обязанности посыльныхъ и развѣдочныхъ судовъ они могутъ только въ хорошую погоду. Они всегда нуждаются въ близкой береговой базѣ и не должны оставаться въ морѣ болѣе 4 дней.

Миноносцы, даже зная мѣсто расположенія эскадры, съ трудомъ находятъ ее въ ночное время.

3. Небольшія суда съ ходомъ менѣе 18 узл. и старые броненосцы стѣсняютъ движенія флота.

При современномъ развитіи подводнаго плаванья, судамъ на ходу со скоростью свыше 10 узл. не приходится опасаться атаки подводныхъ лодокъ.

4. Удобство сообщенія между кораблями и хорошая сигнализація въ широкомъ смыслѣ слова необходимы для флота. Сторожевая и развѣдочная службы требуютъ теоретической разработки и тщательной подготовки личнаго состава; сомнительныя или неточныя извѣстія хуже полной неизвѣстности.

Для опознанія судна лучше освѣтить его на нѣсколько секундъ прожекторомъ, чѣмъ оставаться въ неизвѣстности, свой ли это корабль или непріятельскій.

5. Перерывъ глубоко проложеннаго подводнаго кабеля—дѣло не легкое; оно требуетъ спеціальныхъ приспособленій, которыхъ нѣтъ на обычныхъ военныхъ судахъ.

Перевелъ лейтенантъ **Г.** фонъ **Шульцъ.**

(Продолженіе слѣдуетъ).

ЗАМѢТКА О ЛАТУНИ И МѢДНЫХЪ ТРУБАХЪ.

По правиламъ англійскаго адмиралтейства, въ холодильникахъ морскихъ машинъ корпусъ ихъ или отливается, или склепывается изъ листовъ морской бронзы, т. е. сплава содержащаго 62% мѣди, 37% цинка и 1% олова. Холодильниковыя трубки состоятъ изъ 70% мѣди, 29% цинка и 1% олова. Такого состава придерживаются и у насъ. Разница въ составѣ листовъ и трубокъ зависитъ отъ техническихъ причинъ производства: листы катаются изъ болванокъ въ горячемъ состояніи, трубки тянутся въ холодномъ состояніи. Если бы не было бы разницы въ техническихъ пріемахъ, то конечно слѣдовало бы придерживаться одинаковаго состава, что несомнѣнно уменьшило бы благопріятныя условія гальваническихъ явленій, которыя главнымъ образомъ способствуютъ разъѣданію частей холодильниковъ, въ особенности при пользованіи морскою водой. Но для уменьшенія этихъ вредныхъ явленій, когда представится возможность, будетъ полезно отливать корпусъ малыхъ холодильниковъ изъ трубочнаго сплава.

При настоящемъ стремленіи пользоваться высокимъ давленіемъ пара, конечно, крайне важно имѣть вполнѣ надежныя трубы паропровода. У насъ для этой цѣли преимущественно примѣняются трубы красной мѣди. Наши правила пріема такихъ трубъ разработаны вполнѣ удовлетворительно, но мы считаемъ необходимымъ рекомендовать слѣдующія дополненія: —

1) Мѣдь, взятая для приготовленія паровыхъ трубъ, должна содержать 99,5% металла.

2) Болванки для протяжки трубъ должны отливаться съ прибылями; до протяжки, 10% общаго вѣса болванки слѣдуетъ отрѣзать отъ верха болванки, для того чтобы

избавиться отъ пористой, усадочной части металла. Также необходимо отсѣчь 1% общаго вѣса болванки, съ нижней ея части.

3) Центральная дыра въ болванкѣ, получаемая при отливкѣ, помощью вставки въ изложницу стержня, изъ формовочной земли, непремѣнно должна высверливаться до протяжки болванки. Дѣлается это для убѣжденія въ плотности металла внутри, и для увѣренности въ отсутствіи земляныхъ частицъ, могущихъ отдѣлиться отъ стержня, во время отливки болванки; такія явленія вреднымъ образомъ дѣйствуютъ на плотность металла.

4) Висмутъ нетерпимъ въ мѣди; но если будетъ найдено хотя бы 0,05% этого металла, то такая мѣдь должна содержать 0,2—0,3% мышьяка, для нейтрализаціи вліянія висмута. Это правило мы настоятельно рекомендуемъ.

Всѣ вышеозначенные четыре пункта должны одинаково соблюдаться и для болванокъ морской бронзы, изъ которыхъ тянутся трубки для холодильниковъ.

Говоря о мѣдныхъ трубахъ паровыхъ машинъ, мы думаемъ, что пора нашимъ заводамъ серіозно заняться разработкою выдѣлки болѣе прочныхъ трубъ для паропровода, именно стальныхъ цѣльнотянутыхъ трубъ съ прокатанными фланцами. Такія трубы уже введены въ практику заграничнаго машиностроенія.

С. Кернъ.

О ПЛАНИМЕТРѢ-ТОПОРИКѢ (*).

§ 1. Планиметры различныхъ системъ такъ часто употребляются въ кораблестроеніи, что теорія этихъ приборовъ находится почти во всѣхъ теоретическихъ курсахъ корабельной архитектуры.

Въ этой статьѣ я воспроизвожу наиболѣе общую и простую теорію планиметровъ, предложенную г. Андрадомъ, и прилагаю ее къ планиметру-топорику.

§ 2. Планиметръ-топорикъ, изобрѣтенный около пятнадцати лѣтъ назадъ г. Присомъ (Preece), капитаномъ королевской датской арміи, обратилъ на себя своею чрезвычайною простотой устройства и достаточною для практики точностью вниманіе всѣхъ, кто интересуется подобными приборами.

Но несмотря на простоту устройства, теорія прибора казалась сложной и трудной. Г. Хилъ (F. W. Hill) напечаталъ въ 1894 г. въ «*Philosophical Magasine*» лорда Кельвина общую теорію планиметра-топорика. Въ этой теоріи при помощи безконечныхъ рядовъ и приближеннаго интегрированія дифференціальныхъ уравненій, онъ установилъ соотношеніе между измѣряемою площадью и угломъ, образуемымъ крайними положеніями прибора. «Сложность результата»—говоритъ г. Хилъ:—«повидимому указываетъ, что простое геометрическое объясненіе невозможно».

Цѣль настоящей статьи заключается въ томъ, чтобы показать, что точное и наглядное геометрическое объясненіе теоріи планиметра-топорика не только возможно, но можетъ быть получено самымъ элементарнымъ и простымъ способомъ. Чтобы

(*) Переводъ съ англійскаго статьи А. Н. Крылова, помѣщенной въ «Извѣстіяхъ Императорской Академіи Наукъ».

показать это, я изложу сначала общую теорію наиболѣе употребительныхъ планиметровъ.

§ 3. Въ 1874 г. г. Андрадъ (Andrade), французскій корабельный инженеръ, помѣстилъ въ «*Memorial du Genie Maritime*» очень простую и общую теорію планиметровъ. Такъ какъ «*Memorial*» не продается и его очень трудно достать, то я даю здѣсь извлеченіе изъ статьи г. Андрада.

§ 4. Теорія г. Андрада основана на разсмотрѣніи площади, описываемой прямою линіей опредѣленной длины при движеніи ея по плоскости.

Если прямая линія AB скользитъ по плоскости, каждый элементъ этой линіи оставляетъ слѣдъ на плоскости; мы будемъ разсматривать поверхность этого слѣда, какъ положительную, когда, смотря по направленію отъ A къ B, площадь описываемая элементомъ будетъ оставаться налѣво отъ AB, и какъ отрицательную, когда площадь будетъ направо. Полная площадь, описываемая линіей AB, будетъ алгебраическая сумма всѣхъ элементарныхъ слѣдовъ, взятыхъ съ принадлежащими имъ знаками. Такимъ образомъ, если оставить неподвижною средину линіи AB и повернуть ее на нѣкоторый уголъ, то полная площадь, описываемая линіей AB, будетъ равна нулю, такъ какъ сумма отрицательныхъ слѣдовъ равна суммѣ положительныхъ.

Сдѣлавъ вышеуказанныя положенія будемъ имѣть слѣдующую теорему:—

Теорема: Безконечно малая площадь, описываемая прямою линіей AB при безконечно маломъ перемѣщеніи отъ первоначальнаго положенія A_0B_0 до второго положенія A_1B_1, равна площади прямоугольника, одна сторона котораго AB, а другая— проекція пути, пройденнаго среднею точкой M на перпендикуляръ къ направленію линіи AB.

Положимъ, что A_0B_0 и A_1B_1 (фиг. 1) представляютъ два послѣдовательныя положенія линіи AB; описанная ею площадь есть $A_0B_0A_1B_1$. Проводя перпендикуляры A_1D и B_1E, мы получаемъ трапецію A_1DB_1E, площадь которой отличается отъ $A_0B_0A_1B_1$ алгебраическою суммой площадей A_0A_1D и B_0B_1E. Эти двѣ площади въ общемъ случаѣ будутъ каждая второго по-

рядка малости, когда площадь $A_0B_0B_1A_1$ будетъ перваго порядка; предѣльное отношеніе $A_0B_0A_1B_1$ къ A_1DB_1E равно единицѣ и эти двѣ площади эквивалентны. Очевидно площадь

$$A_1DB_1E = \overline{DE} \cdot \overline{MP} = \overline{AB} \cdot \overline{MP}_1 = \Delta Q$$

съ точностью до безконечно малыхъ второго порядка, ибо длина DE отличается отъ AB на безконечно малыя величины и MP есть также величина безконечно малая.

Всякая конечная площадь Q, описываемая линіей AB, есть предѣлъ суммы такихъ элементарныхъ площадокъ какъ $A_0B_0A_1B_1$; согласно основной теоремѣ теоріи предѣловъ, при разысканіи предѣла суммы, каждый элементъ суммы можетъ быть замѣненъ ему эквивалентнымъ безъ измѣненія предѣла суммы. Такимъ образомъ будетъ

$$Q = \lim \Sigma A_0B_0A_1B_1 = \lim \Sigma A_1DB_1E =$$
$$= \lim \Sigma \overline{AB} \times \overline{MP}_1 = AB \lim \Sigma \overline{MP}_1$$

Послѣдній предѣлъ $\lim \Sigma MP_1$ представляетъ длину дуги, на которую повернулся бы острый край колесика, ось котораго есть линія AB и плоскость котораго проходитъ черезъ точку M.

Такимъ образомъ, мы имѣемъ слѣдующее слѣдствіе: площадь, описываемая прямою линіей AB данной длины l, измѣряется произведеніемъ этой длины l на длину дуги, на которую повернется вышеуказанное колесико, расположенное въ средней точкѣ M линіи AB.

§ 5. Разсмотримъ теперь, какая разница получится въ длинѣ дугъ, на которыя повернутся колесики одно въ M и другое въ N, при чемъ разстояніе MN равно длинѣ a.

Всякое безконечно малое перемѣщеніе линіи AB можетъ быть замѣнено вращеніемъ на уголъ $d\varphi$ около соотвѣтствующаго мгновеннаго центра O. Элементарныя дуги описываемыя колесиками M и N будутъ соотвѣтственно ME и NF (фиг. 2), но

$$ME = \overline{MM}_1 \cdot \cos(M_1ME) = OM \cdot d\varphi \cos \overline{M_1ME} = \overline{KM} \cdot d\varphi;$$
$$NF = NN_1 \cdot \cos(N_1NF) = ON \cdot d\varphi \cdot \cos \overline{N_1NF} = \overline{KN} \cdot d\varphi;$$

откуда

$$NF - ME = [\overline{KN} - \overline{KM}] \cdot d\varphi = MN \cdot d\varphi = a \cdot d\varphi.$$

*

Этотъ результатъ показываетъ, что для конечнаго перемѣщенія линіи AB разность полныхъ дугъ поворота колесиковъ въ M и въ N, равна $a\varphi$, гдѣ φ есть уголъ, образуемый двумя крайними положеніями прямой AB. Если конечное положеніе этой прямой совпадаетъ съ начальнымъ и если въ продолженіе перемѣщенія линія AB не описала полнаго оборота, то уголъ φ равенъ нулю, и тогда мѣстоположеніе мѣрительнаго колесика совершенно безразлично, такъ какъ дуга поворота остается одна и та же, гдѣ бы колесико ни помѣщалось. Если прямая AB сдѣлала полный оборотъ, то уголъ $\varphi = 2\pi$; и если мѣрительное колесико помѣщено въ N къ длинѣ дуги поворота s должна быть прибавлена длина $2\pi a$, или, иначе, величина $2\pi al$ должна быть прибавлена къ площади sl, вычисленной по показанію колесика.

§ 6. Положимъ, что точка B линіи AB описала замкнутую кривую G, при чемъ точка A двигалась по данной кривой L, и положимъ, что колесико находится въ точкѣ N (фиг. 3). Тогда, если линія AB, выйдя изъ первоначальнаго положенія A_0B_0, придетъ снова въ это положеніе, при чемъ точка B опишетъ всю кривую G, то полная площадь, описанная линіей AB, равна площади Q, ограниченной этою кривой G, такъ какъ части плоскости, заключенныя между G и L, будутъ пройдены линіей AB дважды, притомъ въ двухъ противоположныхъ направленіяхъ и въ суммѣ сократятся. Въ этомъ случаѣ площадь Q измѣряется произведеніемъ $l \,.\, s$, гдѣ s есть длина дуги, на которую повернулось мѣрительное колесико N.

Мы предположили ведущую линію L — разомкнутой и не имѣющей петель; но если ведущая линія L будетъ такъ же замкнута, какъ и обводимая кривая G, то тогда площадь описываемая (фиг. 4) прямою AB при ея перемѣщеніи отъ начальнаго положенія A_0B_0 до того же самаго конечнаго положенія будетъ равна алгебраической разности площади Q кривой G и площади P кривой L, которая описана точкой A.

Для того, чтобы опредѣлить относительные знаки площадей P и Q, достаточно принять согласно указанному выше площадь, ограниченную кривой, описываемой точками A или B, за положительную, когда соотвѣтствующая кривая будетъ обойдена

движущейся по ней точкою A или B по направленію часовой стрѣлки, и за отрицательную—обходимую въ обратномъ направленіи.

Такимъ образомъ, на фиг. 4 обѣ площади, P и Q—положительныя, а на фиг. 4 bis площадь Q положительна, а площадь P—отрицательна. Въ первомъ случаѣ (фиг. 4), если s есть дуга поворота мѣрительнаго колесика N, то будетъ

$$Q - P = ls;$$

откуда

$$Q = ls + P.$$

Во второмъ случаѣ (фиг. 4 bis)

$$Q - [-P] = Q + P = ls;$$

откуда

$$Q = ls - P.$$

Если замкнутая кривая G, площадь которой желаютъ измѣрить, вполнѣ объемлетъ собою ведущую кривую L (фиг. 5), то AB сдѣлаетъ полный оборотъ въ то время, когда B опишетъ G, и площадь Q будетъ

$$Q = ls + P + 2\pi la.$$

Эта теорія показываетъ, что ведущая кривая L можетъ быть взята произвольно. Въ общеупотребительныхъ полярныхъ планиметрахъ Амслера—эта кривая есть окружность; въ его интеграторѣ и линейномъ планиметрѣ—ведущая линія есть прямая.

Простота и общность вышеуказанной теоріи, данной г. Андрадомъ,—очевидны, особенно по сравненію съ теоріей излагаемой въ наиболѣе употребительныхъ курсахъ теоретической корабельной архитектуры.

§ 6. Планиметръ-топорикъ состоитъ изъ очерчивающаго штифта B, которымъ обводится периметръ площади, которую желаютъ измѣрить, этотъ штифтъ неизмѣнно соединенъ съ острымъ и закругленнымъ лезвіемъ A, установленнымъ такимъ образомъ, что плоскость его остраго края проходитъ черезъ точку B. Главное свойство остраго края заключается въ томъ, что, когда онъ касается плоскости чертежа, онъ заставляетъ

двигаться точку A по направленію прямой линіи, соединяющей эту точку съ концомъ штифта B. Такимъ образомъ, когда точкою B обводится какая-нибудь линія, то точка A описываетъ соотвѣтствующую кривую преслѣдованія или погонную линію. Это свойство указываетъ, что въ планиметрѣтопорикѣ не имѣется матеріально воспроизведенной, постоянной ведущей кривой L, напротивъ эта кривая перемѣнная, зависящая отъ кривой G, обводимой штифтомъ B и отъ начальнаго положенія прибора; однимъ словомъ, ведущая кривая L есть погонная линія, соотвѣтствующая обводимой G и движенію очерчивающаго ее штифта B.

Положимъ теперь, что точка B планиметра, выйдя отъ B_0, обойдетъ кривую G и вернется снова въ B_0, тогда лезвіе A, выйдя изъ A_0, прочертитъ соотвѣтствующую погонную линію и придетъ въ A_1; такимъ образомъ, конечное положеніе прямой линіи AB будетъ A_1B_0. Чтобы совмѣстить эту прямую съ ея первоначальнымъ положеніемъ, намъ надо только повернуть ее на уголъ $\varphi = A_1B_0A_0$ около точки B_0. Тогда ведущая линія L будетъ дополнена дугой круга A_1A_0 (фиг. 6) и станетъ замкнутою. Въ этомъ случаѣ полная площадь, описанная линіей AB, равна алгебраической разности площади Q и площадей, заключенныхъ между частями ведущей кривой, при чемъ каждую часть надо брать съ надлежащимъ знакомъ.

Итакъ, описанная площадь Ω будетъ

$$\Omega = Q - (A_0EF + KHA_1 - FGK).$$

Описанная же площадь измѣряется произведеніемъ длины линіи AB на длину дуги s, на которую повернулось бы колесико установленное въ точкѣ M.

Чтобы опредѣлить эту дугу, мы замѣтимъ, что если колесико было бы помѣщено въ A, при чемъ ось его была бы направлена вдоль AB, то плоскость колесика составляла бы прямой уголъ съ плоскостью лезвія; перемѣщеніе точки касанія колеса съ плоскостью чертежа всегда бы было направлено перпендикулярно къ плоскости колесика; значитъ, колесико оставалось бы неподвижнымъ и его показаніе было бы равно

нулю все время, пока точка A двигалась бы по погонной линіи.

Сопоставляя это со сказаннымъ въ § 5 видимъ, что мѣрительное колесико установленное въ средней точкѣ M должно было бы повернуться на дугу $^1/_2\ l\varphi$, гдѣ φ есть уголъ $A_0B_0A_1$, когда приборъ займетъ положеніе B_0A_1, Когда же, теперь, приборъ повернется около точки B_0. чтобы привести его конечное положеніе въ совпаденіе съ начальнымъ, то колесико въ M очевидно повернулось бы еще на дугу $^1/_2\ l\varphi$. Такимъ образомъ, полная дуга поворота колесика, установленнаго въ M, была бы

$$^1/_2\ l\varphi + {}^1/_2\ l\varphi = l\varphi,$$

и слѣдовательно мѣра описанной прямой AB площади Ω будетъ

$$\Omega = l\ .\ l\varphi = l^2\varphi = l\ \text{arc}\ (A_0A_1).$$

Такимъ образомъ, мы имѣемъ слѣдующее точное соотношеніе

$$l^2\varphi = Q - [A_0EF + KHA_1 - FGK].$$

Надлежащимъ выборомъ исходной точки B_0 (она должна браться близъ центра тяжести площади кривой G), можно сдѣлать, что сумма площадей $[A_0EF + KHA_1 - FGK]$ будетъ близка къ нулю и мы будемъ имѣть простое соотношеніе

$$Q = l^2\varphi, \text{ или } Q = l\ \text{arc}\ (A_0A_1).$$

Если уголъ φ будетъ меньше $20°$, то дуга A_0A_1 практически можетъ быть замѣнена ея хордой и мы будемъ имѣть соотношеніе

$$Q = l \times \overline{A_0A_1}.$$

§ 8. Чтобы обезпечить болѣе правильное движеніе ведущей точки A, я слегка измѣнилъ устройство планиметра-топорика, замѣнивъ ведущее лезвіе небольшимъ колесикомъ съ острымъ ребромъ; плоскость этого колеса установлена такъ, что она проходитъ черезъ конецъ штифта B; этотъ же штифтъ свободно вращается въ своей втулкѣ. Фиг. 7 представляетъ при-

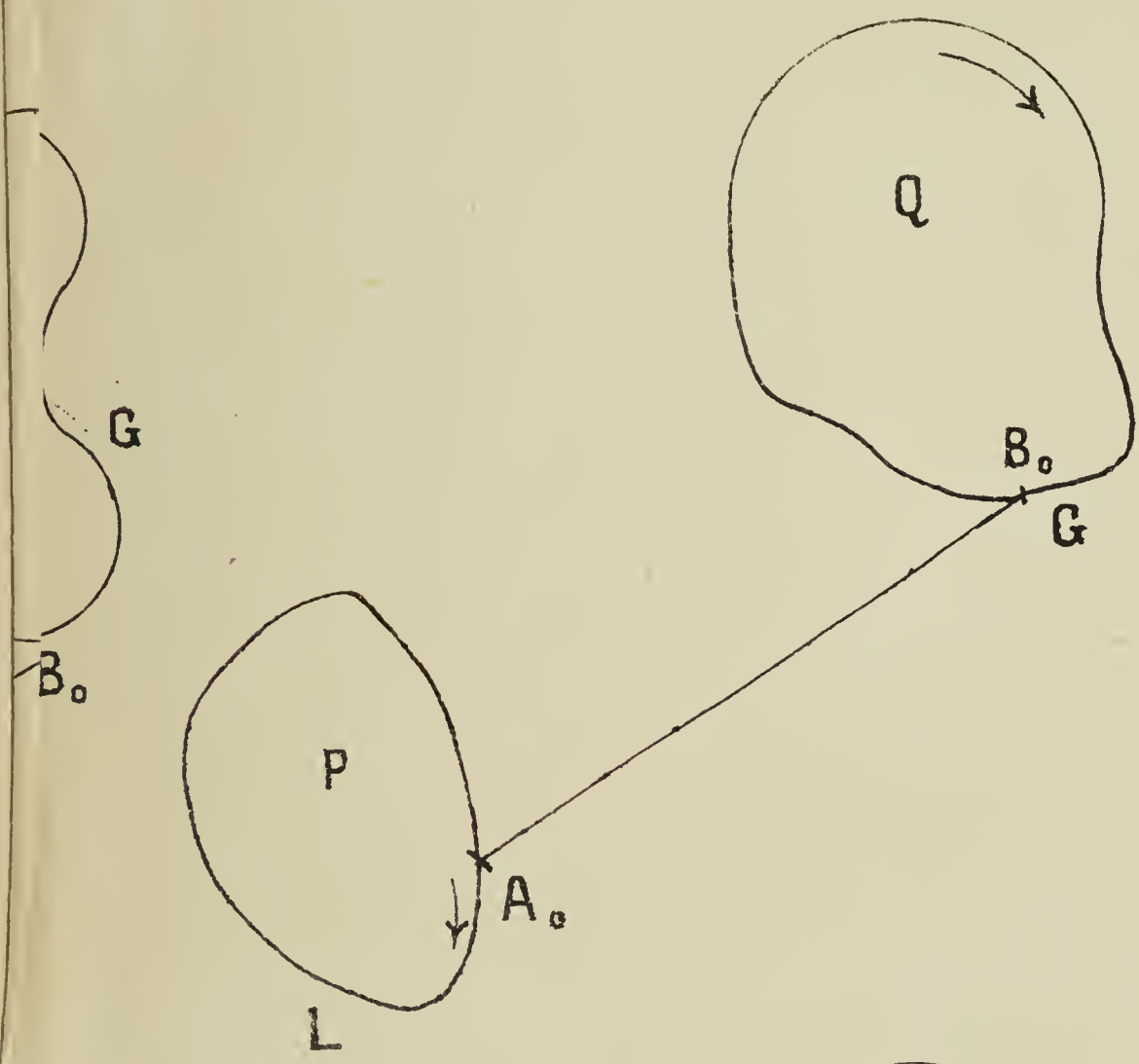
боръ въ томъ видѣ, какъ онъ приготовленъ г. Вецеромъ въ С.-Петербургѣ.

Для пользованія инструментомъ надо положить кусокъ копировальной бумаги подъ колесико, чтобы была прочерчена кривая преслѣдованія и по ней можно было бы легко измѣрить разстояніе A_0A_1, выбирая при этомъ положеніе этой линіи такъ, чтобы сумма площадей положительныхъ была бы на глазъ равна суммѣ площадей отрицательныхъ.

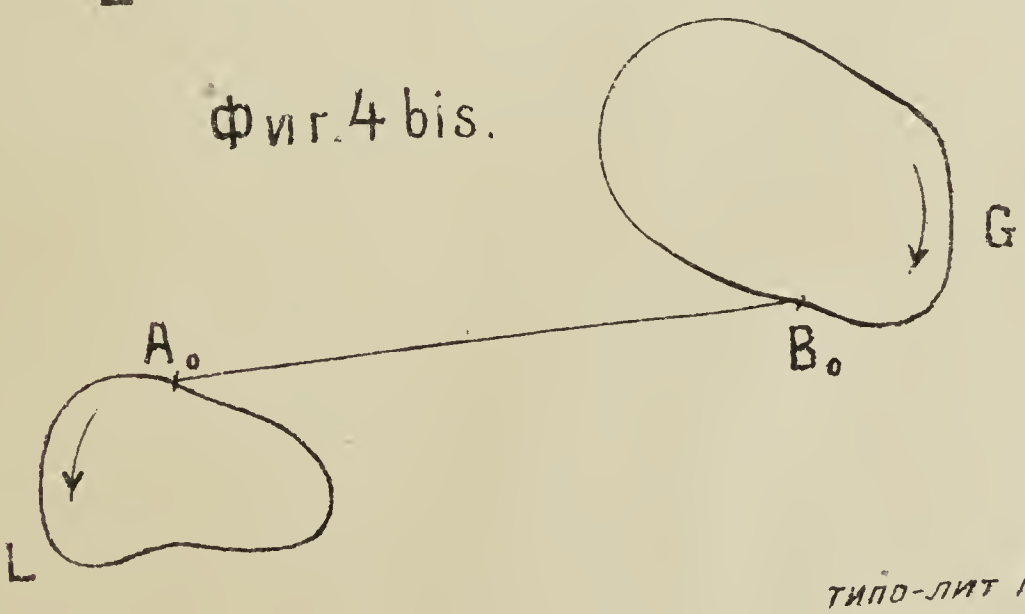
Очевидно также, что имѣя погонную кривую вычерченной легко вышеупомянутыя площади и обмѣрить, а слѣдовательно и опредѣлить предѣлъ сдѣланной погрѣшности.

Перевелъ Г.

Фиг. 4.



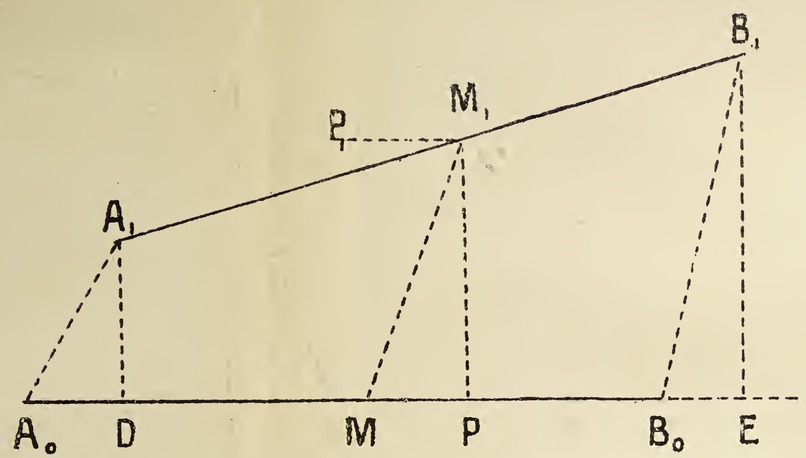
Фиг. 4 bis.



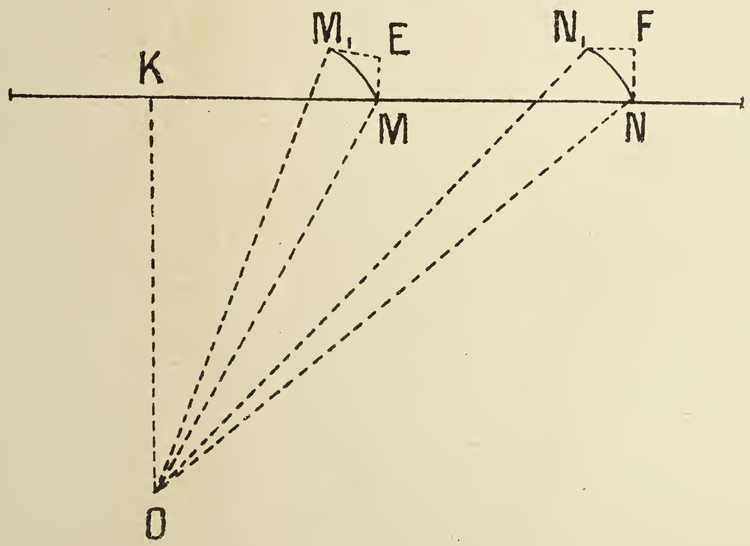
ТИПО-ЛИТ М.М.

Къ ст. „О ПЛАНИМЕТРѢ-ТОПОРИКѢ.“

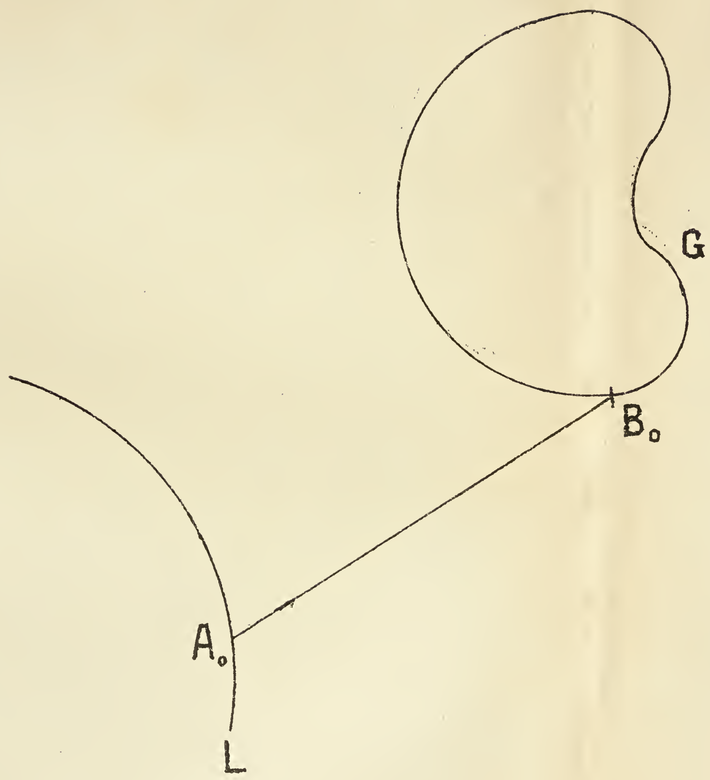
Фиг. 1.



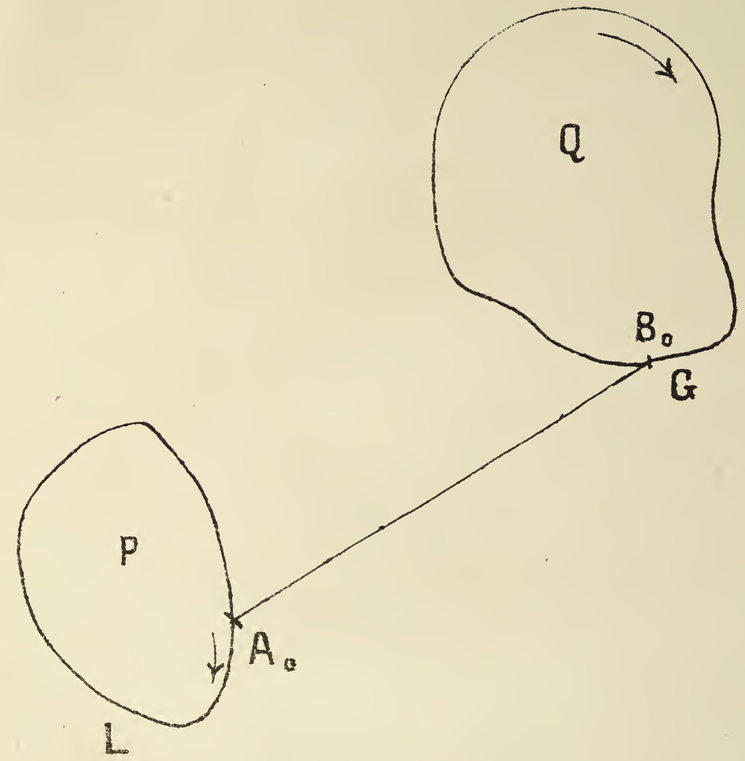
Фиг. 2.



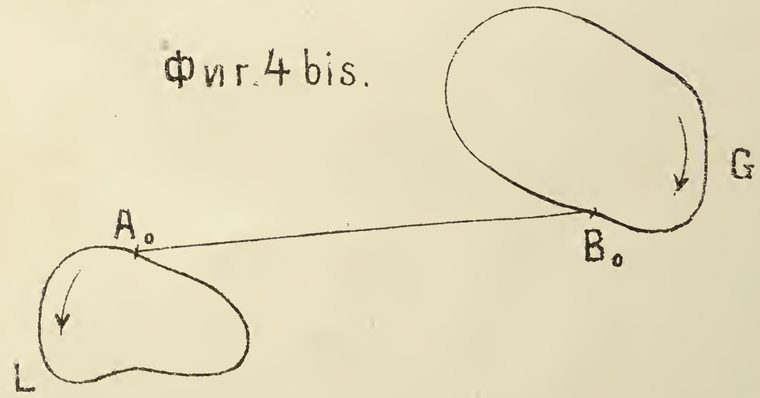
Фиг. 3.



Фиг. 4.



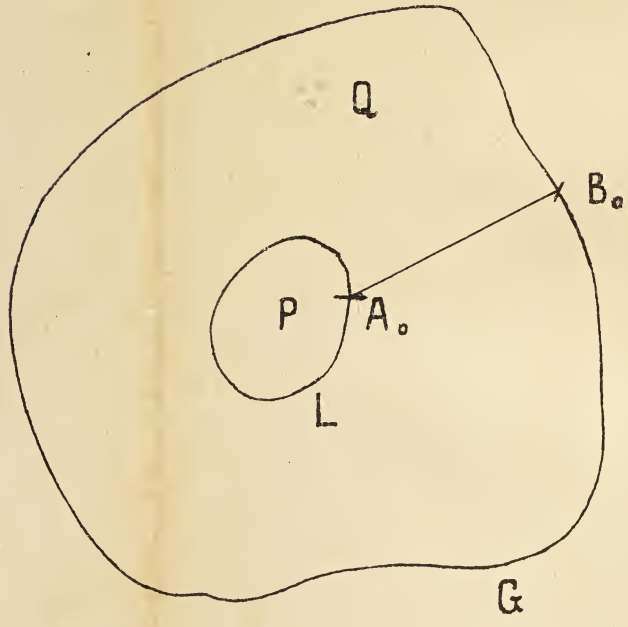
Фиг. 4 bis.



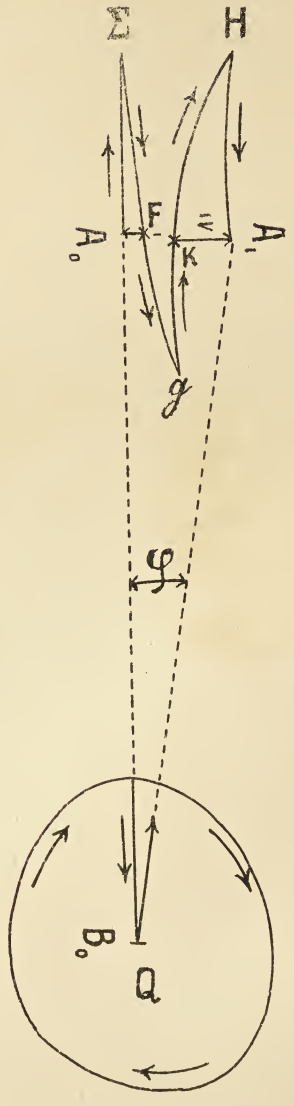
ТИПО-ЛИТ. М.М.

Къ ст. „О ПЛАНИМЕТРѢ-ТОПОРИКѢ.“

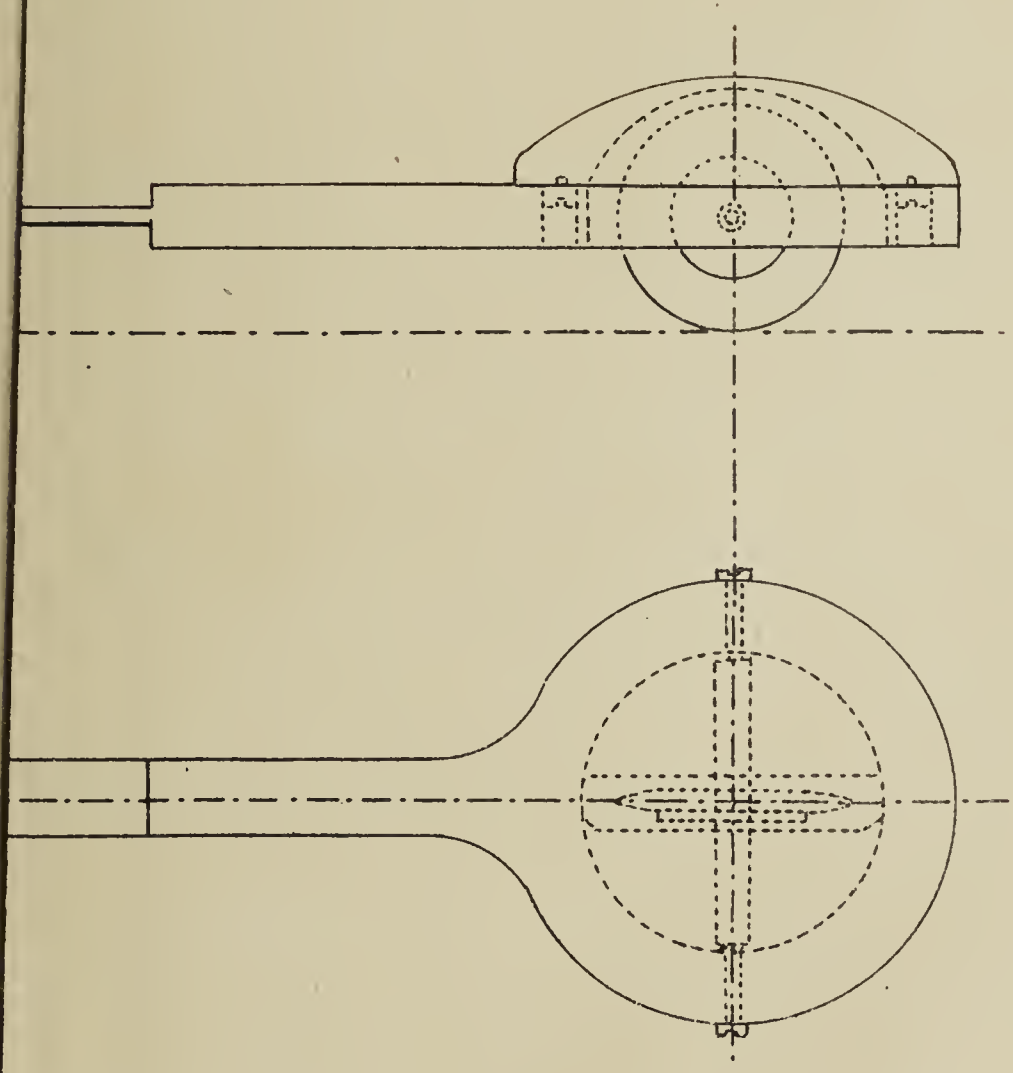
Фиг. 5.



Фиг. 6.



ТИПО-ЛИТ. М.М.

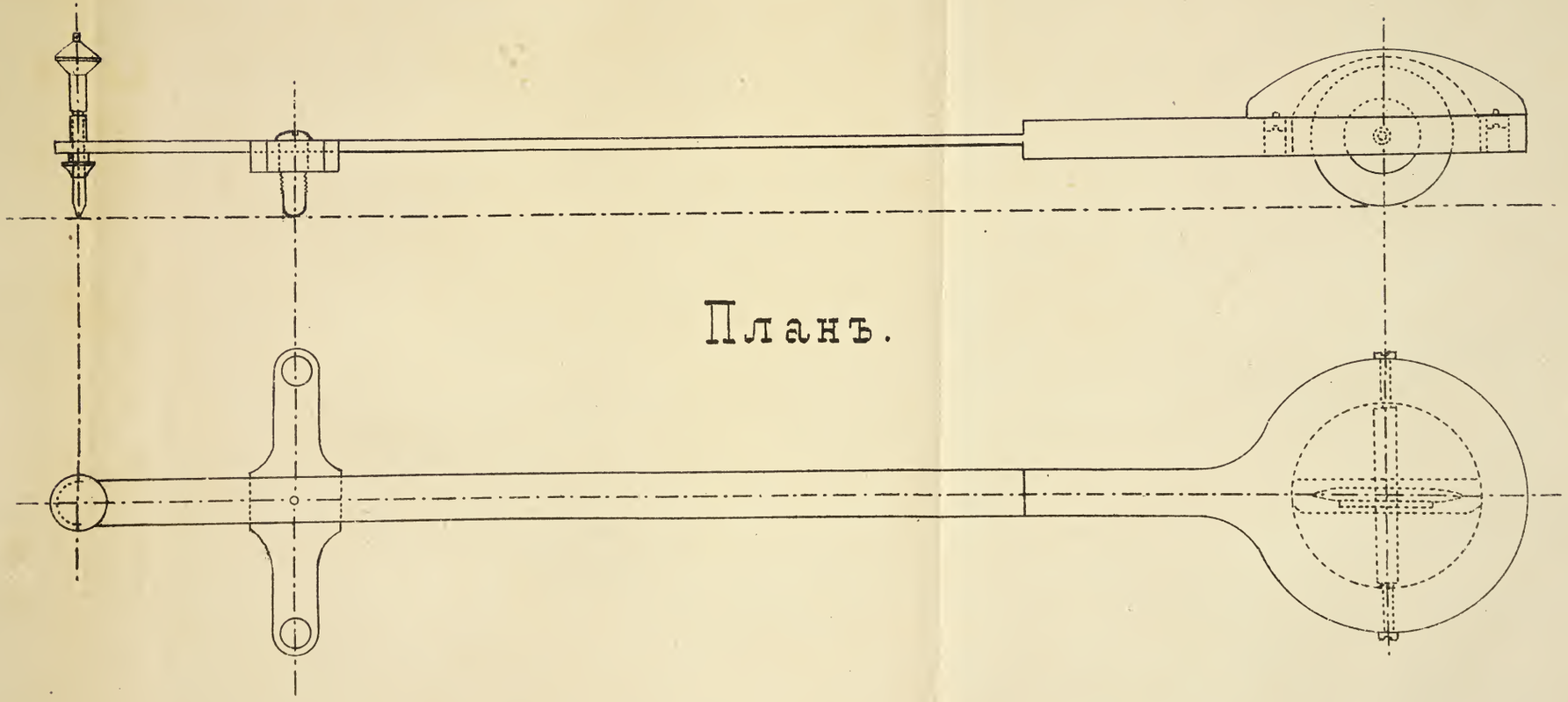


ТИПО-ЛИТ. М.М.

Къ ст. „О ПЛАНИМЕТРѢ-ТОПОРИКѢ.“

Фиг. 7.

Боковой видъ.



План.

ТИПО-ЛИТ. М.М.

О НОВОМЪ БРОНЕБОЙНОМЪ СНАРЯДѢ.

Въ нашей предыдущей работѣ: «О новомъ бронебойномъ снарядѣ» («Морской Сборникъ» 1902 г., № 11), мы показали, что если у обыкновеннаго цилиндрическаго снаряда срѣзать боковую поверхность нѣсколькими плоскостями параллельными его оси, то полученный такимъ образомъ новый снарядъ будетъ обладать гораздо большею способностью проникать въ броню, чѣмъ обыкновенный цилиндрическій; при этомъ мы исключительно пользовались формулой

$$kh^2 = \frac{V^2 P}{2g \cdot 2\pi r} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (1)$$

для опредѣленія толщины брони, пробиваемой снарядомъ. Между тѣмъ извѣстно, что, кромѣ этой формулы, для пробиванія брони, существуютъ еще нѣсколько другихъ. Могло бы казаться, что, если исходить изъ этихъ послѣднихъ формулъ, то нельзя будетъ показать, что новый проектируемый нами снарядъ имѣетъ преимущество передъ обыкновеннымъ цилиндрическимъ въ отношеніи большей способности пробивать броню. Кромѣ упомянутаго, можно было бы думать, что различныя формулы для пробиванія брони даютъ различные результаты въ отношеніи выбора типа снарядовъ. Цѣль настоящей работы именно показать, что какой бы формулой для пробиванія брони ни пользоваться, всегда можно доказать, что новый проектируемый снарядъ имѣетъ бо́льшую способность проникать въ броню, чѣмъ обыкновенный цилиндрическій. Какъ извѣстно, формулъ для пробиваемой брони весьма много, кромѣ приведенной выше (1). Именно формула, которой пользуются на заводѣ Круппа

$$\frac{PV^2}{2g} \cdot \frac{1}{\pi d^2} = 25\ h\sqrt[3]{\frac{h}{d}} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (2)$$

гдѣ, какъ и выше, приняты слѣдующія обозначенія: h — толщина пробиваемой брони; d—калибръ снаряда, и r—его радіусъ; P—его вѣсъ; V—его скорость въ моментъ удара въ броню; g—ускореніе силы тяжести.

Третья формула имѣетъ видъ

$$V = 1530 \frac{d^{0,75}}{P^{0,5}} h^{0,7} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (3)$$

и употребляется для плитъ изъ мягкой стали; подобная ей формула употребляется для плитъ твердой стали.

Наконецъ существуетъ формула Мартинъ-де-Бретта

$$\frac{PV^2}{2g} \cdot \frac{1}{\frac{\pi d^2}{4}} = \left(\alpha + \nu \frac{h}{d}\right) h \quad . \quad . \quad . \quad (4)$$

гдѣ величины α, ν представляютъ собой постоянные коефиціенты, напр. для желѣзныхъ плитъ

$$\alpha = 73, \quad \nu = 27$$

и при чемъ P выражается въ килограммахъ, V — въ метрахъ въ сек., d и h—въ сантиметрахъ. Формула (4) представляетъ полное сходство съ эмпирическою формулой Круппа для желѣзныхъ плитъ, имѣющей такой видъ

$$\frac{PV^2}{2g} \cdot \frac{1}{\frac{\pi d^3}{6}} = 3h\left(\frac{h}{d}\right)^2 + 114 \frac{h}{d}. \quad . \quad . \quad . \quad (5)$$

Въ нашей артиллеріи, какъ извѣстно, употребляются формулы вида (1) съ различными постоянными коефиціентами; для желѣзныхъ плитъ употребляется формула

$$\frac{PV^2}{2g} \frac{1}{\pi d} = 0,835\ h^2 \quad . \quad . \quad . \text{ при } h > 10 \text{ д.} \quad . \quad . \quad (6)$$

$$\frac{PV^2}{2g} \frac{1}{\pi d} = 2,098 h^{1,6} \quad . \quad . \quad . \text{ при } h < 10 \text{ д.} \quad . \quad . \quad (7)$$

Для сталежелѣзныхъ плитъ у насъ употребляется формула

$$\frac{PV^2}{2g} \frac{1}{\pi d} = 1,076\ h^2 \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (8)$$

Въ трехъ послѣднихъ формулахъ P выражается въ тоннахъ, V и g—въ футахъ, d и h—въ дюймахъ.

На другихъ формулахъ для опредѣленія толщины мы не останавливаемся; формулъ, какъ извѣстно, весьма много, для опредѣленія толщины пробиваемой брони.

Мы изслѣдуемъ послѣдовательно приведенныя формулы, и покажемъ, что новый предлагаемый нами снарядъ, согласно каждой изъ этихъ формулъ, обладаетъ преимуществомъ передъ обыкновеннымъ цилиндрическимъ.

Изслѣдованіе формулы $\frac{PV^2}{2g\pi d^2} = 25\, h\sqrt[3]{\frac{h}{d}}$.

Приведенная формула, выработанная на заводѣ Круппа и представляющая собой упрощеніе болѣе подробной формулы того же завода

$$\frac{PV^2}{2g}\,\frac{1}{\frac{\pi d^3}{6}} = 3h\left(\frac{h}{d}\right)^2 + 114\,\frac{h}{d},$$

употребляется на заводѣ Круппа съ 1880 г.

Приведенная формула отличается простотой и точно даетъ толщину пробиваемой желѣзной брони въ случаѣ попаданія снаряда въ плиту подъ прямымъ угломъ.

Наша задача состоитъ въ томъ, чтобы, исходя изъ приведенной формулы

$$\frac{PV^2}{2g\pi d^2} = 25\, h\sqrt[3]{\frac{h}{d}},$$

показать, что новый предлагаемый нами снарядъ съ боковою поверхностью срѣзанной нѣсколькими плоскостями параллельно его оси имѣетъ значительное преимущество передъ обыкновеннымъ цилиндрическимъ снарядомъ въ отношеніи толщины пробиваемой брони.

Способъ, которымъ мы будемъ пользоваться при этомъ, совершенно подобенъ тому, которымъ мы пользовались для той же цѣли въ нашей работѣ, упомянутой выше.

Возьмемъ формулу

$$\frac{PV^2}{2g\,.\,\pi d^2} = 25\, h\sqrt[3]{\frac{h}{d}}. \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (5a)$$

или

$$\frac{PV^2}{8g\,.\,\pi r^2} = \frac{2PV^2}{g\pi r^2} = 25\ h\left(\frac{h}{d}\right)^{1/3},\ \text{ибо}\ d=2r$$

$$\frac{PV^2}{2g\,.\,2\pi r} = 25\ h^{4/3}\ (2r)^{2/3} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (6a)$$

Если обозначимъ черезъ H толщину брони, проходимую снарядомъ новаго типа со срѣзанными боками въ видѣ плоскостей параллельныхъ оси, то очевидно имѣемъ уравненіе

$$\frac{PV^2}{2g\,.\,L} = 25\ H^{4/3}\ (2r)^{2/3}$$

отсюда слѣдуетъ, если предположить, что вѣсъ того и другого снаряда одинаковъ,

$$\left(\frac{H}{h}\right)^{4/3} = \frac{2\pi r}{L};\ H = h\left(\frac{2\pi r}{L}\right)^{3/4}. \quad . \quad . \quad . \quad (7a')$$

ибо очевидно, периметръ сѣченія новаго снаряда будетъ совершенно другой; мы его обозначили черезъ L. Примѣнимъ эту формулу и разсмотримъ частные случаи.

Пусть новый снарядъ имѣетъ сѣченіе въ видѣ круга срѣзаннаго двумя параллельными прямыми равноотстоящими отъ центра. На чертежѣ (фиг. 1) это сѣченіе есть ABCD. Опредѣлимъ величину L, которая очевидно есть

$$L = 2\,AB + 2\,AC,$$

при чемъ, если обозначимъ $EO = OF = c$, то имѣемъ

$$\frac{c}{r} = \cos\ \alpha = \cos\ AOE$$

$$AB = 2\ AE = 2\ r\ \sin\ \alpha.$$

$$= 2r\sqrt{1 - \left(\frac{c}{r}\right)^2}$$

$$BD + AC = 2\pi r - 4r\ .\ \text{arc}\ \cos\left(\frac{c}{r}\right).$$

Слѣдовательно

$$L = 4r\sqrt{1 - \left(\frac{c}{r}\right)^2} + 2\ \pi r - 4\ r\ \text{arc}\ \cos\left(\frac{c}{r}\right). \quad . \quad (7a)$$

Равенство (7) принимаетъ видъ:

$$\left(\frac{H}{h}\right)^{4/3} = \frac{2\pi r}{2\pi r - 4r\left(\arccos\left(\frac{c}{r}\right) - \sqrt{1-\left(\frac{c}{r}\right)^2}\right)}$$

$$= \frac{\pi}{\pi - \arccos\left(\frac{c}{r}\right) + \sqrt{1-\left(\frac{c}{r}\right)^2}} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (8a)$$

На основаніи этой формулы можно найти толщину брони пробиваемой новымъ снарядомъ съ двумя плоскостями срѣзывающими его поверхность параллельно оси; очевидно, что эта толщина больше толщины пробиваемой обыкновеннымъ снарядомъ съ цилиндрическою поверхностью. Остановимся на нѣкоторыхъ частныхъ случаяхъ; именно мы будемъ полагать

$$\frac{c}{r} = 0{,}1 \ , \ 0{,}2 \ , \ 0{,}3, \ 0{,}4 \ , \ 0{,}5 \ , \ \ldots .$$

Случай $\frac{c}{r} = 0{,}1$.—Мы имѣемъ

$$\left(\frac{H}{h}\right)^{4/3} = \frac{\pi}{\pi - \arccos\ 0{,}1 + \sqrt{0{,}99}} = 1{,}2 \quad . \quad . \quad (8a_1)$$

$$H = h\ 1{,}15.$$

Слѣдовательно толщина пробиваемый брони увеличилась на $15^0/_0$.

Случай $\frac{c}{r} = 0{,}2$.—Мы имѣемъ

$$\left(\frac{H}{h}\right)^{4/3} = \frac{\pi}{\pi - \arccos\ 0{,}2 + \sqrt{0{,}96}} = 1{,}14 \quad . \quad . \quad (8a_2)$$

$$H = h\ .\ 1{,}105.$$

Слѣдовательно толщина пробиваемой брони увеличивается на $10{,}5^0/_0$.

Случай $\frac{c}{r} = 0{,}3$.—Мы имѣемъ

$$\left(\frac{H}{h}\right)^{4/3} = \frac{\pi}{\pi - \arccos\ 0{,}3 + \sqrt{0{,}91}} = 1{,}106 \quad . \quad . \quad (8a_3)$$

$$H = h\ .\ 1{,}08.$$

Случай $\frac{c}{r}=0,4$.—Мы имѣемъ

$$\left(\frac{H}{h}\right)^{4/3}=\frac{\pi}{\pi-\arccos 0,4+\sqrt{0,84}}=1,08 \quad . \quad . \quad (8a_4)$$

$$H=h\,.\,1,06.$$

Слѣдовательно толщина пробиваемой брони увеличивается на $6^0/_0$.

Случай $\frac{c}{r}=0,5$.—Мы имѣемъ

$$\left(\frac{H}{h}\right)^{4/3}=\frac{\pi}{\pi-\arccos 0,5+\sqrt{0,75}}=1,06.$$

$$H=h\,.\,1,045.$$

Слѣдовательно толщина пробиваемой брони увеличивается на $4,5^0/_0$.

Случай $\frac{c}{r}=0,6$.

$$\left(\frac{H}{h}\right)^{4/3}=\frac{\pi}{\pi-\arccos 0,6+\sqrt{0,64}}=1,04.$$

$$H=h\,.\,1,03.$$

Слѣдовательно толщина пробиваемой брони увеличивается на $3^0/_0$.

Случай $\frac{c}{r}=0,7$.

$$\left(\frac{H}{h}\right)^{4/3}=\frac{\pi}{\pi-\arccos 0,7+\sqrt{0,51}}=1,02.$$

$$H=h\,.\,1,015.$$

Слѣдовательно толщина пробиваемой брони увеличивается на $1,5^0/_0$.

Случай $\frac{c}{r}=0,8$.—Мы имѣемъ въ этомъ случаѣ

$$\left(\frac{H}{h}\right)^{4/3}=\frac{\pi}{\pi-\arccos 0,8+\sqrt{0,36}}=1,01.$$

$$H=h\,.\,1,01.$$

Слѣдовательно толщина пробиваемой брони увеличивается на $1^0/_0$.

Случай $\frac{c}{r} = 0{,}9$.—Мы имѣемъ въ этомъ случаѣ

$$\left(\frac{H}{h}\right)^{4/3} = \frac{\pi}{\pi - \arccos 0{,}9 + \sqrt{0{,}19}} = 1{,}00$$

$$H = h.$$

Слѣдовательно толщина пробиваемой брони остается безъ измѣненія.

Очевидно при дальнѣйшемъ увеличеніи отношенія $\frac{c}{r}$ величины H, h будутъ приближаться между собой къ совпаденію. Мы разсмотрѣли до сихъ поръ подробно новый снарядъ съ двумя плоскостями, срѣзывающими его параллельно оси. Изъ предыдущаго ясно, что новый снарядъ обладаетъ значительно большею способностью проникать въ броню и слѣдовательно заслуживаетъ полнаго вниманія по сравненію съ общепринятымъ цилиндрическаго вида. Обладая этимъ преимуществомъ, новый снярядъ въ то же время обладаетъ достаточною устойчивостью при полетѣ; эта устойчивость будетъ тѣмъ больше, чѣмъ дальше отъ оси удалены срѣзающія поверхности, т. е. чѣмъ больше отношеніе $\frac{c}{r}$; легко также убѣдиться, что прочность снаряда достаточно велика во время его проникновенія въ броню; слѣдовательно проектируемый снарядъ можетъ считаться удовлетворительнымъ.

Изслѣдуемъ теперь слѣдующій случай снаряда съ поверхностью срѣзанной тремя плоскостями равноотстоящими отъ оси; такой снарядъ долженъ имѣть треугольное сѣченіе.

Снарядъ съ 3 плоскостями, срѣзывающими его поверхность параллельно оси, можно образовать слѣдующимъ образомъ. Въ окружность сѣченія обыкновеннаго снаряда впишемъ правильный треугольникъ ABC (фиг. 2); отъ точекъ A, B, C отложимъ по окружности въ обѣ стороны равные отрѣзки

$$AA' = AA'' = BB' = BB''$$
$$= CC' = CC'', = \varepsilon$$

при чемъ 2ε должно быть больше ширины нарѣзовъ; черезъ полученныя точки A', B', A'', C'', C', B'' проведемъ плоскости параллельныя оси; полученный снарядъ, срѣзанный тремя плоскостями, представитъ собой проектируемый нами новый снарядъ. Остается изслѣдовать способность его проникать въ броню; для этой цѣли воспользуемся формулой (7)

$$\left(\frac{H}{h}\right)^{4/3} = \frac{2\pi r}{L},$$

гдѣ L означаетъ периметръ поперечнаго сѣченія новаго снаряда. Очевидно

$$L = 3\,A'B' = 3\,A'A'' = 3\,A'B' + 6\,\varepsilon$$

$$A'B' = AB - 2\,\varepsilon \sin 30° = r\sqrt{3} - 2\,\varepsilon\,\frac{1}{2} = r\sqrt{3} - \varepsilon.$$

Обозначимъ сумму дугъ

$$6\,\varepsilon = a = A'A'' + B'B'' + C'C''$$

тогда очевидно

$$L = 3\,r\sqrt{3} + \frac{a}{2} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (8a)$$

$$\left(\frac{H}{h}\right)^{4/3} = \frac{2\pi r}{3\,r\sqrt{3} + \frac{a}{2}} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (8b)$$

Чтобы составить себѣ ясное представленіе, насколько увеличивается способность проникать въ броню при снабженіи снаряда срѣзывающими плоскостями параллельными оси, разсмотримъ частные случаи, именно мы будемъ полагать послѣдовательно

$$\frac{a}{r} = 0{,}1 \;,\; 0{,}2 \;,\; 0{,}3,\ldots$$

при чемъ предварительно уравненіе (8) представимъ въ такомъ видѣ

$$\left(\frac{H}{h}\right)^{4/3} = \frac{2\pi}{3\sqrt{3} + \frac{a}{2r}},$$

при этомъ получимъ такую таблицу:—

$\frac{a}{r}$.	$\frac{H}{h}$.	Увеличеніе пробиваемости въ %.
0,1	1,15	15%
0,2	1,14	14%
0,3	1,13	13%
0,4	1,12	12%
0,5	1,11	11%
0,6	1,104	10,4%
0,7	1,10	10%
0,8	1,09	9%
0,9	1,08	8%
1,0	1,07	7%

Не продолжая дальше изслѣдованія, мы видимъ, что проектируемый нами снарядъ со срѣзанными плоскостями параллельно оси имѣетъ значительное преимущество передъ обыкновеннымъ въ смыслѣ большой способности проникать сквозь броню. Устойчивость новаго снаряда во время его полета достаточна велика, ибо сопротивленіе воздуха на боковую поверхность при вращательномъ движеніи не много болѣе, чѣмъ у обыкновеннаго снаряда съ цилиндрическою поверхностью. Прочность снаряда при ударѣ его въ броню достаточно велика. Слѣдовательно снарядъ съ тремя плоскостями срѣзающими его параллельно оси заслуживаетъ предпочтенія передъ обыкновеннымъ съ цилиндрическою поверхностью.

Разсмотримъ теперь слѣдующій типъ снаряда, который имѣетъ 4 плоскости, срѣзывающія его параллельно оси.

Снарядъ съ 4 плоскостями, срѣзывающими его параллельно оси, можетъ быть образованъ такимъ образомъ. Представимъ себѣ окружность сѣченія обыкновеннаго цилиндрическаго вида, впишемъ въ этотъ кругъ квадратъ (фиг. 3). Отъ вершинъ

квадрата отложимъ по окружности равныя величины ε въ обѣ стороны. Получимъ такимъ образомъ точки

$$A', A'', B', B'', C', C'', D', D''$$

при чемъ

$$A'A'' = B'B'' = C'C'' = D'D'' = 2\varepsilon.$$

Необходимо теперь опредѣлить периметръ сѣченія новаго снаряда; обозначимъ периметръ черезъ L, тогда, очевидно,

$$L = 4A_1B_2 + 4A_1A_2 = 4A_1B_2 + 8\varepsilon$$
$$= 5A_1B_2 + a$$

гдѣ $a = 8\varepsilon$.

Далѣе

$$A_1B_2 = AB - 2AA_1\cos 45° = AB - 2\varepsilon\frac{1}{\sqrt{2}}$$
$$= r\sqrt{2} - \frac{a}{4\sqrt{2}};$$

Слѣдовательно

$$L = 4r\sqrt{2} - \frac{a}{\sqrt{2}} + a \qquad (r - \text{радіусъ круга})$$

$$= 4\sqrt{2} + a\left(1 - \frac{1}{\sqrt{2}}\right) = 4r\sqrt{2} + 0{,}3\,a \quad . \quad . \quad (9a)$$

при чемъ a представляетъ сумму дугъ, равную $4\,A_1A_2$; каждая дуга A_1A_2 должна быть болѣе ширины нарѣза.

Слѣдовательно толщина пробиваемой брони опредѣлится равенствомъ

$$\left(\frac{H}{h}\right)^{4/3} = \frac{2\pi r}{L} = \frac{2\pi r}{4r\sqrt{2} + 0{,}3\,a} = \frac{2\pi}{4\sqrt{2} + 0{,}3\,\frac{a}{r}}$$
$$= \frac{\pi}{2\sqrt{2} + 0{,}15\,\frac{a}{r}} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (10)$$

Чтобы составить себѣ ясное представленіе о преимуществахъ новаго снаряда, остановимся на нѣкоторыхъ частныхъ случаяхъ; именно мы будемъ полагать

$$\frac{a}{r} = 0{,}1\ ,\ 0{,}2\ ,\ 0{,}3\ ,\ 0{,}4\ ,\ 0{,}5\ ,\ldots$$

Получимъ такую таблицу:

$\frac{a}{r}$.	$\frac{H}{h}$.	Увеличеніе пробиваемости въ %.
0,1	1,08	8%
0,2	1,08	8%
0,3	1,07	7%
0,4	1,068	6,8%
0,5	1,06	6%
0,6	1,06	6%
0,7	1,06	6%
0,8	1,05	5%
0,9	1,045	4,5%
1,0	1,045	4,5%

Мы разобрали подробно новый снарядъ съ 4 плоскостями срѣзывающими его параллельно оси. На устойчивости подобнаго снаряда и его крѣпости мы не останавливаемся въ виду очевидности этихъ качествъ у новаго снаряда. Перейдемъ къ слѣдующему типу проектируемаго нами снаряда, со срѣзанными плоскостями.

Снарядъ съ 5 плоскостями, срѣзывающими его параллельно его оси, можетъ быть образованъ такимъ образомъ. Представимъ себѣ кругъ сѣченія обыкновеннаго снаряда съ цилиндрическою поверхностью (фиг. 4); впишемъ въ кругъ правильный пятиугольникъ ABCDE; отъ каждой изъ вершинъ его отложимъ по окружности въ ту и другую сторону величину ε; пусть полученныя точки будутъ

$$A_1, A_2, B_1, B_2, C_1, C_2,$$

$$D_1, D_2, E_1, E_2$$

*

при чемъ

$$AA_1 = AA_2 = BB_1 = BB_2 = \text{и т. д.}$$
$$= EE_2 = \varepsilon.$$

Длина периметра полученнаго сѣченія равна

$$L = 5\ A_1 B_2 + 10\,\varepsilon$$
$$= 5\ A_1 B_2 + a,$$

гдѣ положено

$$a = 10\,\varepsilon.$$

Очевидно далѣе:

$$A_1 B_2 - AB - 2\,\varepsilon \cos 36^\circ,$$

ибо

$$AA' = \varepsilon \cos 36^\circ.$$

Но очевидно

$$AB = r\sqrt{\frac{5-\sqrt{5}}{2}}.$$

Слѣдовательно

$$A_1B_2 = r\sqrt{\frac{5-\sqrt{5}}{2}} - 2\,\frac{a}{10}\cos 36^\circ = r\sqrt{1{,}38} - a\,0{,}16.$$
$$= r.\ 1{,}17 - a.\ 0{,}16.$$
$$L = 5\,A_1B_2 + a = r.\ 5{,}85 + a.\ 0{,}2 \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (10a)$$

поэтому

$$\left(\frac{H}{h}\right)^{4/3} = \frac{2\pi r}{r.5{,}85 + a.0{,}2} = \frac{2\pi r}{L} = \frac{2\pi}{5{,}85 + \frac{a}{r}.0{,}2} = \frac{\pi}{2{,}92 + \frac{a}{r}.0{,}1}$$

Разсмотримъ нѣсколько частныхъ случаевъ, чтобы составить себѣ ясное представленіе, насколько увеличивается способность новаго снаряда проникать въ броню; именно мы положимъ

$$\frac{a}{r} = 0{,}1\ ,\ 0{,}2\ ,\ 0{,}3\ ,\ 0{,}4\ ,\ 0{,}5\ ,\ldots$$

Получимъ такую таблицу:—

$\frac{a}{r}$.	$\frac{H}{h}$.	Увеличеніе пробиваемости въ $^0/_0$.
0,1	1,05	$5^0/_0$
0,2	1,05	$5^0/_0$
0,3	1,045	$4,5^0/_0$
0,4	1,045	$4,5^0/_0$
0,5	1,045	$4,5^0/_0$
0,6	1,04	$4^0/_0$
0,7	1,04	$4^0/_0$
0,8	1,035	$3,5^0/_0$
0,9	1,035	$3,5^0/_0$
1,0	1,03	$3^0/_0$

Такимъ образомъ, у новаго снаряда способность проникать въ броню увеличивается въ зависимости отъ величины $\frac{a}{r}$; увеличеніе находится въ предѣлахъ отъ $7^0/_0$ $\left(\text{при } \frac{a}{r} = 0,1\right)$ до $0,2^0/_0$ $\left(\text{при } \frac{a}{r} = 1\right)$.

Снарядъ съ 6 плоскостями, срѣзывающими его поверхность параллельно оси, образуется такимъ образомъ. Въ окружность сѣченія обыкновеннаго цилиндрическаго снаряда впишемъ правильный шестиугольникъ ABCDEF (фиг. 5); отъ каждой изъ вершинъ его въ ту и другую сторону по окружности отложимъ величину ε; получится фигура $A_1 A_2 B_1 B_2 C_1 C_2 D_1 D_2 E_1 E_2 F_1 F_2$, которая и представитъ сѣченіе новаго снаряда плоскостью перпендикулярной оси. Очевидно

$$L = C A_2 B + 12\varepsilon = C A_2 B_1 + a$$

гдѣ мы положили

$$a = 12\varepsilon.$$

Далѣе ясно

$$A_2 B_1 = AB - 2 \frac{a}{12} \cos 30^\circ$$

$$= r - \frac{a}{6} 0{,}866$$

$$L = 6r + a.\ 0{,}134 \quad . \quad . \quad . \quad (11)$$

Слѣдовательно для опредѣленія способности новаго снаряда проникать въ броню, мы имѣемъ такое равенство:

$$\left(\frac{H}{h}\right)^{4/3} = \frac{2\pi r}{6r + a\ .\ 0{,}134} = \frac{\pi}{3 + \frac{a}{r} \cdot 0{,}067} \quad . \quad . \quad . \quad (11a)$$

Чтобы составить себѣ ясное представленіе, какъ увеличивается способность проникать въ броню у новаго снаряда, разсмотримъ рядъ частныхъ случаевъ:

$$\frac{a}{r} = 0{,}1\ ,\ 0{,}2\ ,\ 0{,}3\ ,\ 0{,}4\ ,\ 0{,}5\ ,\ldots$$

Получимъ такую таблицу:—

$\frac{a}{r}$.	$\frac{H}{h}$.	Увеличеніе пробиваемости въ %.
0,1	1,03	3%
0,2	1,03	3%
0,3	1,03	3%
0,4	1,03	3%
0,5	1,027	2,7%
0,6	1,022	2,2%
0,7	1,022	2,2%
0,8	1,022	2,2%
0,9	1,022	2,2%
1,0	1,022	2,2%

Такимъ образомъ, новый проектируемый нами снарядъ имѣетъ гораздо большую способность проникать въ броню чѣмъ обыкновенный. Разсмотримъ теперь слѣдующій случай предлагаемаго нами снаряда со срѣзанными плоскостями.

Снарядъ съ 7 плоскостями, срѣзывающими его поверхность параллельно его оси, можетъ быть образованъ такимъ образомъ. Въ кругъ сѣченія обыкновеннаго цилиндрическаго снаряда впишемъ правильный семиугольникъ ABCDEFG, отъ каждой изъ вершинъ его въ ту и другую сторону отложимъ величину ε, полученная фигура $A_1 A_2 B_1 B_2 C_1 C_2 \ldots G_2 G_2$ и представитъ сѣченіе новаго снаряда, проектируемаго нами. Обозначимъ, какъ и выше, $14\,\varepsilon = a$; имѣемъ

$$L = 7 \cdot A_2B_1 + a \quad , \quad A_2B_1 = AB - 2\,\frac{a}{14}\cos 25^\circ 43'$$

$$A_2B_1 = 2r \sin 25^\circ 43' - \frac{a}{7} \cdot 0{,}9 = r.\,0{,}86 - \frac{a}{7} \cdot 0{,}9$$

$$L = 7\,r.\,0{,}86 - a.\,0{,}9 + a = r.\,6{,}02 + a.\,0{,}1 \quad . \quad . \quad (11b)$$

Слѣдовательно способность проникать въ броню опредѣляется равенствомъ

$$\left(\frac{H}{h}\right)^{4/3} = \frac{2\,\pi r}{r.\,6{,}02 + a.\,0{,}1} = \frac{\pi}{3{,}01 + \frac{a}{r}\,0{,}05} \quad . \quad . \quad . \quad (12)$$

Разсмотримъ частные случаи этой формулы, чтобы составить себѣ ясное представленіе о способности проникать въ броню. Мы имѣемъ таблицу:—

$\frac{a}{r}$.	$\frac{H}{h}$.	Увеличеніе пробиваемости въ %.
0,1	1,036	3,6%
0,2	1,03	3%
0,3	1,03	3%
0,4	1,03	3%
0,5	1,027	2,7%
0,6	1,022	2,2%
0,7	1,022	2,2%
0,8	1,022	2,2%
0,9	1,022	2,2%

Слѣдовательно новый снярядъ имѣетъ пробиваемость большую чѣмъ обыкновенный на 3—4%, въ зависимости отъ отношенія $\frac{a}{r}$, при чемъ величина a означаетъ совокупность круговыхъ дугъ въ сѣченіи нашего снаряда плоскостью перпендикулярной оси; каждая изъ этихъ дугъ должна быть меньше ширины нарѣза канала орудія. Перейдемъ теперь къ слѣдующему случаю снаряда, предлагаемаго нами.

Снарядъ съ 8 плоскостями. Въ круговое сѣченіе обыкновеннаго цилиндрическаго снаряда впишемъ правильный восьмиугольникъ ABCDEFGH; отъ каждой изъ вершинъ его въ ту и другую сторону отложимъ по окружности величину ε, такую, чтобы 2ε было болѣе ширины нарѣза орудія; получится фигура $A_1 A_2 B_1 B_2 \ldots\ldots H_1 H_2$, которая и представитъ собой сѣченіе новаго, предлагаемаго нами снаряда, плоскостью перпендикулярной оси. Разсмотримъ теперь, какова способность у этого снаряда проникать въ броню. Мы имѣемъ, какъ легко видѣть,

$$AB = 2r.\sin 22^\circ 30' = 2r.\,0{,}382$$

$$A_2B_1 = AB - 2\frac{a}{16}\cos 22^\circ 30' = r.\,0{,}764 - \frac{a}{8}0{,}923$$

$$L = 8\,A_2B_1 + a \qquad = r.\,6{,}112 + a - a.\,0{,}923$$

$$L = r.\,6{,}112 + a.\,0{,}077$$

гдѣ $a = 16\,\varepsilon$, т. е величина a представляетъ совокупность круговыхъ дугъ въ сѣченіи нашего снаряда плоскостью перпендикулярной оси. Мы имѣемъ

$$\left(\frac{H}{h}\right)^{4/3} = \frac{2\pi r}{r.\,6{,}112 + a.\,0{,}077} = \frac{\pi}{3{,}056 + \frac{a}{r}\,0{,}038}. \quad . \quad (13)$$

Разсмотримъ частный случай этой формулы, показывающей намъ, во сколько увеличивается способность снаряда проникать въ броню; полагая послѣдовательно

$$\frac{a}{r} = 0{,}1\ ,\ 0{,}2\ ,\ 0{,}3\ ,\ 0{,}4\ ,\ldots$$

имѣемъ таблицу:—

$\frac{a}{r}$.	$\frac{H}{h}$.	Увеличеніе пробиваемости въ $^0/_0$.
0,1	1,022	2,2$^0/_0$
0,2	1,015	1,5$^0/_0$
0,3	1,015	1,5$^0/_0$
0,4	1,015	1,5$^0/_0$
0,5	1,015	1,5$^0/_0$
0,6	1,015	1,5$^0/_0$
0,7	1,015	1,5$^0/_0$
0,8	1,015	1,5$^0/_0$
0,9	1,013	1,3$^0/_0$
1,0	1,011	1,1$^0/_0$

Слѣдовательно новый снарядъ имѣетъ бо́льшую способность проникать въ броню, чѣмъ обыкновенный снарядъ и при этомъ на 1,1—3$^0/_0$, въ зависимости отъ величины $\frac{a}{r}$.

Снарядъ съ 9 плоскостями, срѣзывающими его боковую поверхность параллельно оси, образуется слѣдующимъ образомъ. Въ кругъ сѣченія обыкновеннаго цилиндрическаго снаряда впишемъ правильный девятиугольникъ ABCDEFGHI; отъ каждой изъ вершинъ его вдоль по окружности отложимъ въ ту и другую сторону величину ε, и положимъ

$$19\,\varepsilon = a,$$

при чемъ величина $2\,\varepsilon$ должна быть меньше ширины нарѣзовъ орудія. Мы имѣемъ такимъ образомъ фигуру $A_1\,A_2\,B_1\,B_2\,C_1\,C_2 \ldots I_1\,I_2$, которая и представитъ собой сѣченіе новаго снаряда плоскостью перпендикулярною оси. Полная длина периметра сѣченія новаго снаряда очевидно равна

$$L = 9\,A_2B_1 + 18\,\varepsilon = 9\,A_2B_1 + a$$

$$A_2B_1 = AB - 2\,\frac{a}{18}\cdot\cos 20^\circ,\quad AB = 2\,r.\sin 20^\circ = 2\,r.\,0{,}342$$

$$L = 9\,r.\,0,\,684 - a.\,0{,}94 + a = r.\,6{,}156 + a.\,0{,}06.$$

Слѣдовательно способность проникать въ броню опредѣляется равенствомъ

$$\left(\frac{H}{h}\right)^{4/3} = \frac{2\pi r}{r.\,6{,}156 + a.\,0{,}06} = \frac{\pi}{3{,}078 + \frac{a}{r}\,0{,}03}. \quad . \quad (14)$$

Разсмотримъ частные случаи этой формулы, чтобы составить себѣ представленіе, насколько увеличивается у новаго снаряда способность проникать въ броню. Мы имѣемъ:—

$\frac{a}{r}$.	$\frac{H}{h}$.	Увеличеніе пробиваемости въ %.
0,1	1,015	1,5%
0,2	1,011	1,1%
0,3	1,009	0,9%
0,4	1,008	0,8%
0,5	1,008	0,8%
0,6	1,008	0,8%
0,7	1,008	0,8%
0,8	1,008	0,8%
0,9	1,008	0,8%
1,0	1,008	0,8%

Такимъ образомъ, способность проникать въ броню увеличивается на 1,1%—2%, въ зависимости отъ величины отношенія $\frac{a}{r}$. Разсмотримъ теперь слѣдующій случай проектируемаго нами новаго снаряда, именно срѣзаннаго 10 плоскостями.

Снарядъ съ 10 плоскостями, срѣзывающими его поверхность параллельно оси, образуется такъ. Въ окружность круга сѣченія обыкновеннаго цилиндрическаго снаряда впишемъ правильный десятиугольникъ ABCDEFGHIK; отъ каждой изъ вершинъ его отложимъ въ ту и другую сторону вдоль по ок-

окружности величину ε, при чемъ 2ε должно быть меньше ширины нарѣза канала орудія; обозначимъ далѣе

$$20\varepsilon = a,$$

тогда имѣетъ

$$L = 10\ A_2\ B_1 + a_1$$
$$A_2\ B_1 = AB - 2\varepsilon \cos 18°$$
$$A\ B = 2r.\ \sin 18° = r\ .\ 0{,}618$$
$$A_2 B_1 = r\ .\ 0{,}618 - \frac{a}{10}\ 0{,}951$$
$$L = r\ .\ 6{,}18 + a\ 0{,}049 \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (14\ a)$$

Слѣдовательно способность проникать въ броню будетъ опредѣляться равенствомъ

$$\left(\frac{H}{h}\right)^{4/3} = \frac{2\pi r}{r.6{,}18 + a.0{,}049} - \frac{\pi}{3{,}09 + \frac{a}{r}.0{,}024} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (15)$$

Разсмотримъ частные случаи:

$$\frac{a}{r} = 0{,}1\ ,\ 0{,}2\ ,\ 0{,}3\ ,\ 0{,}4\ \ldots\ldots$$

Получаемъ таблицу:—

$\frac{a}{r}$.	$\frac{H}{r}$.	Увеличеніе пробиваемости въ %.
0,1	1,015	1,5%
0,2	1,015	1,5%
0,3	1,015	1,5%
0,4	1,015	1,5%
0,5	1,013	1,3%
0,6	1,011	1,1%.
0,7	1,010	1,0%
0,8	1,008	0,8%
0,9	1,008	0,8%
1,0	1,008	0,8%

Слѣдовательно мы изслѣдовали способность проникать въ броню для новаго снаряда; мы видимъ, что его способность проникать въ броню гораздо больше, чѣмъ у обыкновеннаго снаряда, именно на $0{,}9\%$—2%.

Мы разсмотрѣли такимъ образомъ на основаніи формулы

$$\frac{PV^2}{2g\pi d^2} = 25h\sqrt[3]{\frac{h}{d}} \quad \ldots\ldots\ldots \quad (16)$$

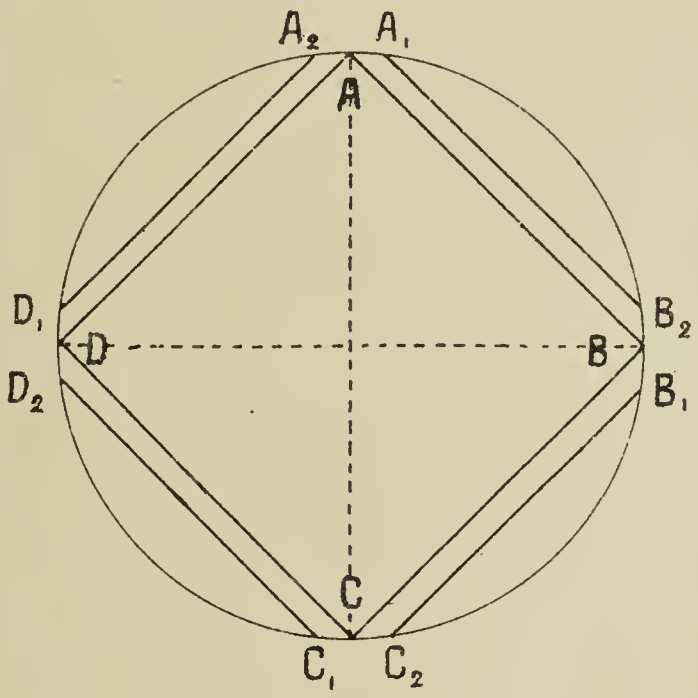
выгоды употребленія снаряда съ поверхностью, срѣзанною нѣсколькими плоскостями параллельными его оси; именно способность подобнаго новаго снаряда проникать въ броню увеличивается на 15% при треугольномъ сѣченіи снаряда; эта способность проникать постепенно уменьшается при увеличеніи числа сторонъ многоугольника, получающагося въ сѣченіи снаряда плоскостью перпендикулярною оси.

Разсмотримъ совершенно такимъ же образомъ другую формулу для опредѣленія толщины пробиваемой брони, и покажемъ, что и на основаніи ея можно вывести, что проектируемый нами новый снарядъ имѣетъ бо́льшую способность проникать въ броню, чѣмъ обыкновенный.

Штабсъ-капитанъ **Ивановъ**.

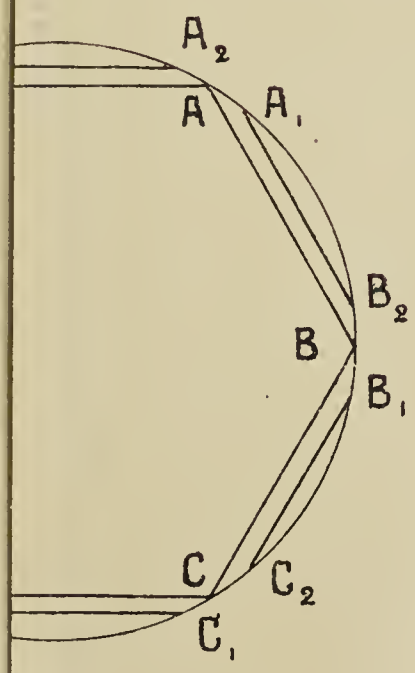
(*Окончаніе слѣдуетъ*).

Фиг. 3.



Г

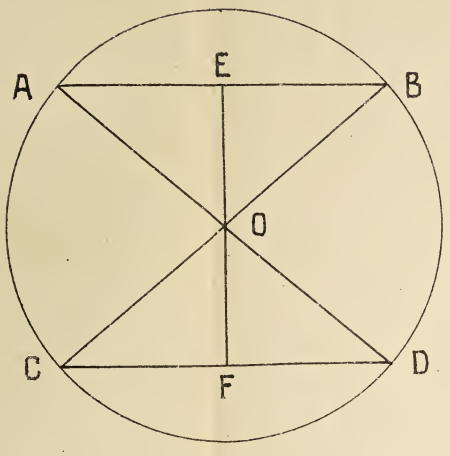
г. 5.



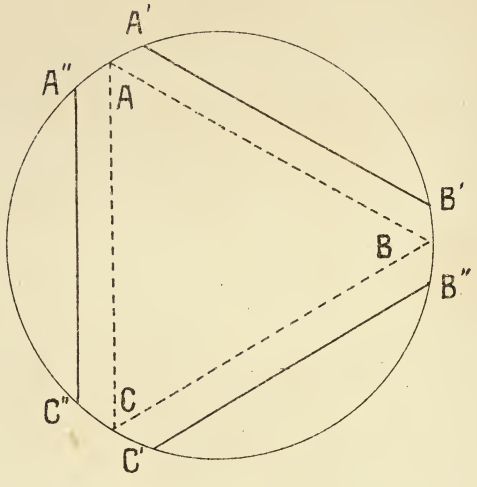
ТИПО-ЛИТ. М. М.

Къ ст.„ О НОВОМЪ БРОНЕБОЙНОМЪ СНАРЯДѢ.“

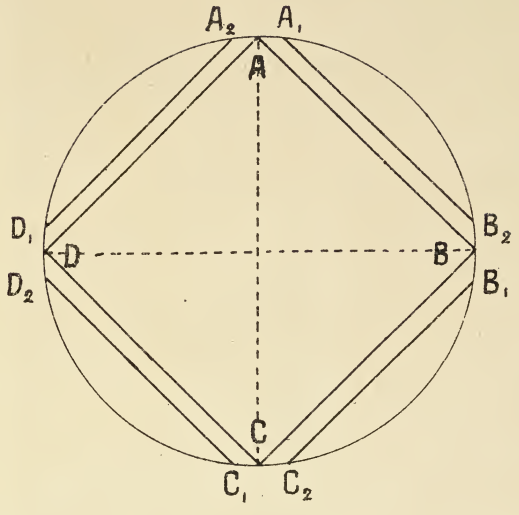
Фиг. 1.



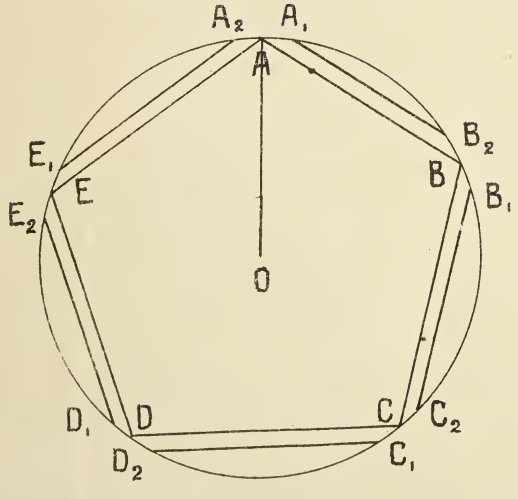
Фиг. 2.



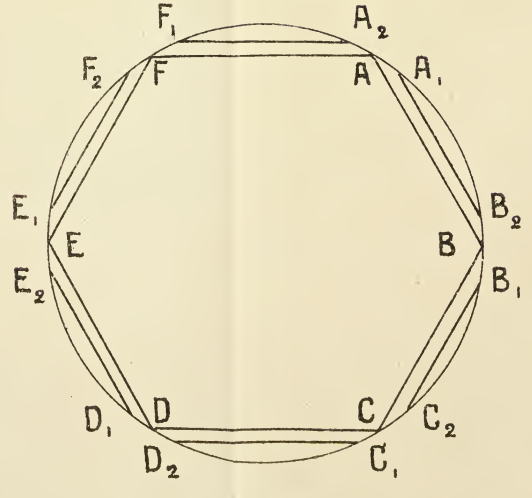
Фиг. 3.



Фиг. 4.



Фиг. 5.



ТИПО-ЛИТ. М. М.

О СРОКѢ СЛУЖБЫ ПАРОВЫХЪ КОТЛОВЪ И ИЗМѢНЕНІИ СТРУКТУРЫ МЕТАЛЛА ИХЪ.

Срокъ службы паровыхъ котловъ является вопросомъ, имѣющимъ существеннѣйшій интересъ не только для спеціалистовъ и лицъ близко соприкасающихся съ паровыми котлами, но вообще для всѣхъ — въ видахъ общественной безопасности.

Взрывы котловъ вызываютъ поразительныя бѣдствія, при чемъ гибнетъ масса людей и масса—совершенно непричастная къ дѣлу; напр. вслѣдствіе взрыва котла на пароходѣ *Sultana* погибло 1 500 челов. Въ Англіи, какъ сообщаетъ инженеръ Мартенъ, до 1876 г. погибло при 1 688 взрывахъ 8 716 лицъ. Въ Америкѣ только въ 1882 г. произошло 172 взрыва, при чемъ убито и ранено 640 челов. Въ Россіи до сего времени точной статистики по этому предмету не ведется, но вѣроятно и у насъ можно набрать достаточно примѣровъ, чтобы стало яснымъ, что существующіе паровые котлы далеко не безопасны, и что такіе вопросы, какъ срокъ службы котловъ и измѣненіе структуры металла ихъ, а слѣдовательно и ихъ безопасности, не слѣдуетъ оставлять открытыми.

Существуютъ примѣры долголѣтія паровыхъ котловъ до 50 лѣтъ, при чемъ отъ окалины, ржавчины и истиранія за этотъ промежутокъ времени стѣнки утонились на ничтожную величину, но эти примѣры во всякомъ случаѣ рѣдки; мы чаще видимъ, что котлы приходятъ въ негодность, не достигнувъ и 25 лѣтъ службы. Большую роль здѣсь играетъ матеріалъ, изъ котораго построены котлы и благопріятныя обстоятельства для службы.

Вопросомъ о срокѣ службы паровыхъ котловъ теперь занимаются почти во всѣхъ государствахъ и вездѣ его считаютъ

крайне серіознымъ. У насъ обсужденіе его должно быть поставлено скорѣе на очередь, а затѣмъ самый срокъ долженъ быть установленъ законодательнымъ порядкомъ. Въ Россіи надзоръ за паровыми котлами установленъ закономъ 1843 г., пересмотрѣннымъ въ 1873 г. Нынѣ дѣйствующій законъ 8-го іюня 1889 г. (ст. 76—80 Уст. о промышленности, Св. Зак., т. XI, ч. 2), опредѣливъ, на какія именно учрежденія возлагается надзоръ за паровыми котлами, указавъ, что надзоръ этотъ распространяется на всѣ паровые котлы, за исключеніемъ лишь находящихся на военныхъ судахъ, и, установивъ уголовную отвѣтственность за нарушеніе закона и издаваемыхъ на основаніи его техническихъ правилъ, самое изданіе этихъ правилъ въ видахъ согласованія ихъ съ безпрерывными успѣхами техники, предоставилъ Министрамъ Внутреннихъ Дѣлъ, Земледѣлія, Путей Сообщенія и Управляющему Морскимъ Министерствомъ. На основаніи дѣйствующихъ правилъ полагается производить наружный осмотръ котла черезъ два года и внутренній черезъ 6 лѣтъ; къ внутреннему осмотру присоединяется и гидравлическая проба.

Въ запискѣ, представленной годичному собранію Манчестерской ассоціаціи потребителей пара, Стромейеръ говоритъ: «Опытъ показалъ французскому правительству, что, какъ это и признано въ Англіи, гидравлическое испытаніе нельзя считать вполнѣ надежнымъ; напротивъ, особенную важность пріобрѣли частыя освидѣтельствованія котловъ опытными инженерами». Въ самомъ дѣлѣ, насколько гидравлическая проба дѣйствительна—можно судить по слѣдующему факту. Въ отчетѣ за 1893 г. Общества испытанія и страхованія котловъ въ Вѣнѣ упоминается о слѣдующемъ случаѣ. Котелъ, хорошо выдержавшій требуемое закономъ давленіе, на слѣдующее утро, во время разводки паровъ, быстро опорожнился. Оказалось, что у поперечнаго шва листы проржавѣли, такъ что образовалось большое отверстіе въ днищѣ котла, покрытое плотнымъ слоемъ накипи въ 20 м.-м. толщиной. При пробѣ этотъ слой одинъ выдержалъ давленіе воды, но, вслѣдствіе чрезмѣрнаго напряженія котла, подъ прессомъ далъ трещины, черезъ которыя и началась течь.

Это наглядно показываетъ, что гидравлическая проба, которой придаютъ важное значеніе, безъ тщательнаго осмотра котловъ сводится къ нулю.

Одинъ изъ самыхъ существенныхъ пороковъ, являющихся отъ продолжительности работы котла, его бездѣйствія и неумѣнія ухода за нимъ, это—образованіе ржавчины внутри и снаружи котла. Особенно сильной ржавчинѣ подвергаются котлы снаружи, обыкновенно около заклепочныхъ швовъ, вслѣдствіе осажденія на нихъ водяныхъ и кислотныхъ паровъ, получающихся при заливаніи мусора. Внутри котла образованіе ржавчины происходитъ вслѣдствіе относительно спокойнаго состоянія въ нихъ воды, которое заставляетъ образующіеся пузырьки воздуха и воды задерживаться около швовъ. Профессоръ Тиме наблюдалъ на металлѣ котла желобки, выѣденные ржавчиной въ $^1/_4$ д. глубиной при толщинѣ желѣза въ $^3/_8$ д. въ котлахъ корнваллійскихъ на С.-Петербургскомъ монетномъ дворѣ послѣ 18-лѣтней службы. Замѣчено, что ржавчина дѣйствуетъ сильнѣе на стѣнки не покрытыя накипью, почему въ ущербъ экономіи топлива предпочтительно имѣть въ котлѣ тонкій слой накипи. Особенно ржавчина дѣйствуетъ тамъ, гдѣ происходитъ просачиваніе воды въ швахъ. Уменьшеніе толщины стѣнокъ около швовъ отъ ржавчины, вслѣдствіе небрежности, доходитъ до $^1/_8$ д.

Ржавчина во время бездѣйствія котла происходитъ особенно дѣятельно при свободномъ доступѣ воздуха; поэтому при продолжительныхъ остановкахъ слѣдуетъ держать котлы герметически закрытыми и хорошо высушенными. Отнюдь не слѣдуетъ употреблять котлы, какъ запасныя систерны для прѣсной воды. Питательная вода не должна содержать неорганическихъ кислотъ; на этомъ основаніи слѣдуетъ избѣгать питать котлы не очищенною конденсаціонною водой отъ паровыхъ машинъ, а самое лучшее — не давать совсѣмъ смазки въ цилиндры. Малѣйшая течь въ швахъ и т. п. должна быть устранена сейчасъ же. Желательно, чтобы всѣ фланцы разныхъ приборовъ были доступны для наблюденія такъ же точно, какъ и швы котла и во время его дѣйствій; а для предотвращенія различныхъ непріятныхъ случайностей, въ интересахъ самого

дѣла, необходимо производить тщательный внутренній и наружный осмотръ котла, по крайней мѣрѣ раза два въ теченіе года, а не черезъ 6 лѣтъ, какъ полагается теперь. Морское Министерство по отношенію заботы о своихъ судовыхъ котлахъ стоитъ далеко впереди; такъ, по инструкціи, старшій судовой инженеръ-механикъ обязанъ всесторонне осматривать свои котлы по крайней мѣрѣ одинъ разъ въ мѣсяцъ.

Ошибочно думать, что разъѣданіе ржавчиною металла котловъ можетъ быть совершенно устранено. Наблюдая это явленіе, можно заключить, что оно лежитъ въ качествѣ металла, хотя этотъ взглядъ и односторонній. Причина лежитъ не въ одномъ металлѣ, а еще въ какихъ-то свойствахъ воды, мало еще изученныхъ. Какіе именно факторы имѣютъ здѣсь значеніе — намъ еще неизвѣстно. Точно такъ же намъ неизвѣстны тѣ свойства желѣза, которыя его дѣлаютъ болѣе воспріимчивымъ къ разрушенію. Самая вѣрная гипотеза принадлежитъ Юптнеру, предполагающему, что причина этого явленія сводится къ какимъ-то карбидамъ желѣза, образующимся въ извѣстныхъ случаяхъ производства металла. При такомъ большомъ числѣ неизвѣстныхъ мудрено найти средство, которое помогло бы въ данномъ случаѣ. Какъ бы то ни было, изъ многихъ, предложенныхъ въ настоящее время, средствъ ни одно не привело къ положительнымъ результатамъ, и удовлетворительный способъ борьбы съ этимъ явленіемъ составляетъ задачу будущаго. Выше приведенное наблюденіе профессора Тиме указываетъ, до какой степени можетъ быть ржавчиной понижена крѣпость металла; замѣтимъ, что это обстоятельство случилось въ корнваллійскомъ котлѣ, болѣе удобномъ для осмотра, чѣмъ судовые котлы съ обратнымъ ходомъ дыма.

Статистика показала много случаевъ разрыва котла отъ ржавленія желѣза, и ясно, что это теперь можетъ случиться во всякое время и въ любомъ котлѣ при невнимательномъ за нимъ наблюденіи.

Перечисляя только главныя причины, приводящія котлы въ негодность во время ихъ службы, мы должны еще упомянуть объ измѣненіи структуры металла котловъ отъ времени и о

перегораніи металла топокъ; послѣдняя причина, какъ будетъ видно ниже, раціональными мѣрами можетъ быть отдалена; что же касается необъяснимаго измѣненія структуры металла отъ времени, то эту причину слѣдуетъ считать на практикѣ, по недостатку знаній, за такую, бороться противъ которой мы не имѣемъ средствъ.

Для опредѣленія срока службы паровыхъ котловъ необходимо на практикѣ выяснить слѣдующее: a) Въ какой мѣрѣ высокая температура топки и продуктовъ горѣнія производитъ свое разрушающее дѣйствіе на матеріалъ стѣнокъ котла при безукоризненномъ за нимъ уходѣ, b) при порядочномъ уходѣ и c) при плохомъ уходѣ.

Дѣйствуя на обнаженныя стѣнки котла, высокая температура пламени и газовъ производитъ на нихъ болѣе или менѣе разрушительное дѣйствіе, смотря по силѣ жара, качеству и толщинѣ металла, характеру измѣненій температуры стѣнокъ и т. п. Спустя болѣе или менѣе продолжительное время на стѣнкахъ образуется окалина, пленки и измѣняется самая структура матеріала. Если металлъ мягкій, то отъ продолжительнаго дѣйствія жара онъ выпучивается; плохой, хрупкій металлъ при тѣхъ же условіяхъ—лопается. Дѣйствіе высокой температуры на стѣнки котла, омываемыя съ одной стороны водою, хотя и не настолько разрушительно, какъ дѣйствіе на голыя стѣнки, но во всякомъ случаѣ оно вредно для металла. Съ теченіемъ времени въ металлѣ происходитъ постепенное уменьшеніе сцѣпленія частицъ металла и утрата имъ своей первоначальной структуры, — изъ мелко-волокнистаго онъ дѣлается крупно-зернистымъ, хрупкимъ, чугунообразнымъ. Даже при хорошемъ, безукоризненно-внимательномъ уходѣ за котлами и отличныхъ качествахъ металла, неоднократно замѣчалось, что 25-лѣтняя служба котловъ порождаетъ уже вышеупомянутыя явленія измѣненія структуры металла; но такъ какъ желѣзо отличныхъ качествъ при изготовленіи котловъ употребляется далеко не всегда, да и уходъ за котлами часто заставляетъ желать очень многаго, поэтому предѣльнымъ срокомъ службы для большинства береговыхъ котловъ и котловъ военныхъ судовъ придется вѣроятно признать срокъ не болѣе

20 лѣтъ, допустивъ 25-лѣтній срокъ работы только для береговыхъ котловъ, которые будутъ изготовлены изъ лучшаго матеріала и работать въ самыхъ благопріятныхъ условіяхъ; что касается котловъ пароходныхъ, то срокъ отъ 15 до 17 лѣтъ слѣдуетъ считать для нихъ вполнѣ достаточнымъ.

О срокѣ службы водотрубныхъ котловъ по недостатку опыта трудно сказать, что-нибудь болѣе или менѣе опредѣленное; строго говоря, это замѣчаніе касается только коллекторовъ, потому что достаточно выяснилось, что три трехлѣтнія плаванія водогрѣйныя трубки котловъ на большихъ военныхъ судахъ, за исключеніемъ случайныхъ перемѣнъ негодныхъ трубокъ, выдерживали безопасно, это и слѣдуетъ считать для нихъ предѣльнымъ срокомъ работы. Въ котлахъ съ кривыми трубками послѣ трехъ или самое большее пяти лѣтъ плаванія возникаетъ уже нѣкоторая неувѣренность въ котлахъ, напр. въ американскомъ флотѣ каждые три года приходится мѣнять всѣ трубки.

Выше мы говорили, что наибольшему разрушительному дѣйствію подвергаются части котла, охватываемыя огнемъ; остановимся на этомъ и разберемъ причины этого явленія.

1) Сѣра, которая всегда находится въ углѣ и которой до сихъ поръ многіе приписываютъ самое вредное вліяніе на топки котловъ. По этому вопросу заслуживаютъ вниманія опыты, произведенные Кембелемъ; онъ нашелъ, что диффузія сѣры въ сталь зависитъ какъ отъ состоянія поверхности металла, такъ и отъ температуры нагрѣва ея. Черезъ полированную поверхность сѣра диффундируетъ очень медленно, а черезъ шероховатую очень быстро; при опытахъ эта шероховатость сообщалась соляною кислотой. Равнымъ образомъ при 1 100° диффузія почти незамѣтна; она начинаетъ проявлять себя лишь по достиженіи нагрѣва 1 200°, что соотвѣтствуетъ свѣтло-оранжевому каленію.

Давленію въ 250 фн. на кв. д., каковое мы имѣемъ въ котлахъ, соотвѣтствуетъ температура въ 190° Ц., температура же стѣнокъ по опытамъ оказывается отъ 3° до 12° Ц. выше точки кипѣнія воды,—это со стороны воды, а со стороны огня при толщинѣ листа въ 23,6 м.-м., когда нёбо топки закопчено,

отъ 16,6 до 47° Ц. выше чѣмъ со стороны воды—беря максимальныя значенія, мы будемъ имѣть наибольшую температуру топочныхъ листовъ въ 250° Ц.

Эта цифра—величина перемѣнная и зависитъ отъ толщины листа, а, значитъ, и отъ толщины накипи въ котлѣ. Депре выяснилъ, что накипь проводитъ тепло въ 37 разъ хуже желѣза, что равносильно утолщенію стѣнокъ въ 37 разъ; такимъ образомъ, является возможность предположить, что топочные листы нагрѣваются до 300°, т. е. очевидно далеко ниже того предѣла температуры, когда сѣра диффундируетъ въ сталь. Отсюда ясно, что о превращеніи металла въ сѣрнистое желѣзо нѣтъ тутъ и рѣчи. Сѣра если и вліяетъ на котлы, то только въ мѣстахъ соприкасанія ихъ съ мокрымъ мусоромъ. При сгораніи сѣры на воздухѣ получается соединеніе ея съ кислородомъ, извѣстное подъ названіемъ сѣрнистаго газа. Два пая кислорода соединяются при этомъ съ однимъ паемъ сѣры въ сѣрнистый газъ, формула котораго будетъ SO_2. Газъ этотъ легко поглощается водою, при чемъ водный растворъ этого газа проявляетъ кислотныя свойства; то будетъ растворъ сѣрнистой кислоты, которая и будетъ разъѣдать стѣнки котловъ. Это обстоятельство легко устранимо заливаніемъ мусора подальше отъ котловъ. Сажа, по существу дѣла, являясь тѣмъ же углемъ, будетъ обладать и его свойствами, т. е. будетъ обладать большою газопоглотительною способностью; кромѣ того, она гигроскопична, а слѣдовательно въ ней можетъ получиться въ небольшомъ количествѣ и сѣрнистая и сѣрная кислота; хотя увѣренно объ этомъ говорить нельзя, ибо это обстоятельство не выясненно, но во всякомъ случаѣ, если дѣйствовать по инструкціи, т. е. обметать сажу послѣ работы котла, то эта причина будетъ устранена. Инженеръ-механикъ Бригевичъ, который наблюдалъ за пріемкой угля на Уральскую желѣзную дорогу, при первоначальномъ введеніи на этой дорогѣ минеральнаго топлива, когда еще на дорогу поставлялись луньевскіе угли, содержащіе всего болѣе сѣры изъ уральскихъ углей (до 6%, т. е. такое количество, котораго мы никогда не встрѣчаемъ), высказываетъ, что онъ не замѣтилъ особенно вреднаго дѣйствія сѣры на топки паровозовъ. Изъ всего выше-

сказаннаго мы заключаемъ, что сѣра дѣйствительно не имѣетъ и не можетъ имѣть того вреднаго вліянія на топки, которое ей приписываютъ.

2) При нагрѣвѣ до 200° литое желѣзо достигаетъ maximum'а своей сопротивляемости, которая удерживается безъ чувствительной погрѣшности до температуры въ 300°, но предѣлъ упругости при этомъ падаетъ; что же касается тягучести металла, то она понижается почти на половину по сравненію съ той, какую имѣла при нормальной температурѣ, т. е. металлъ дѣлается жестче. При температурахъ нѣсколько переходящихъ за 300°, литое желѣзо обладаетъ относительно малою связью между частицами, какъ бы нѣкоторою хрупкостью, что, по всей вѣроятности, зависитъ отъ неизвѣстныхъ молекулярныхъ измѣненій въ металлѣ.

Это характерное свойство поблизости отъ 300° Ц., которое повидимому рѣзче выступаетъ при литомъ желѣзѣ, чѣмъ при сварочномъ, обозначается именемъ синеломкости, такъ какъ оно становится замѣтнымъ при той температурѣ, при которой желѣзо получаетъ синій побѣжалый цвѣтъ. Самъ по себѣ синій нагрѣвъ для металла не вреденъ, но вредна обработка металла при этой температурѣ, что на практикѣ уже давно извѣстно, почему напр. при выдѣлкѣ котловъ запрещается производить надъ листами при этой температурѣ какую бы то ни было работу; этимъ же объясняется и необходимость употреблять на котлы именно для пара высокаго давленія и во всякомъ случаѣ тамъ, гдѣ обмѣнъ теплоты энергичнѣе, т. е. главнымъ образомъ въ мѣстахъ охватываемыхъ огнемъ—только такое листовое желѣзо, которое отличается при обыкновенной температурѣ по возможности большею вязкостью. Нѣкоторые случаи излома цапфъ, валовъ и пр., которые во время своей службы болѣе или менѣе нагрѣвались, объясняется синеломкостью. Въ зависимости отъ количества теплоты, которое передается въ единицу времени черезъ стѣнку топки,—отъ толщины послѣдней, но особенно въ зависимости отъ того, насколько затрудненъ выходъ тепла изъ стѣнки въ воду присутствіемъ накипи или слоемъ жира, покрывающаго стѣнку, температура послѣдней поднимается и доходитъ до 300° Ц. и выше. Такимъ обра-

зомъ, температура листовъ топки работающаго котла будетъ та, которая признана особенно неблагопріятною, а поэтому удары, сотрясенія и пр., которые сопровождаютъ службу котловъ, въ особенности на судахъ, будутъ вліять на измѣненіе структуры металла топокъ.

3) Вліяніе времени, понимая въ этомъ смыслѣ не только одно время работы котловъ, а вообще время, начиная съ постройки котла. Эта причина, болѣе чѣмъ вѣроятно, имѣетъ значеніе при измѣненіяхъ металла котловъ, хотя объ этомъ имѣется до сихъ поръ мало свѣдѣній; но что время оказываетъ вліяніе—это довольно убѣдительно подтверждаютъ практическія наблюденія Магинниса, указывающаго, что послѣ службы въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ листы газовыхъ коробокъ его листовъ давали трещины, а листы корпуса и другія части оказывались совершенно ломкими, когда котлы разломали. Примѣромъ вліянія времени на качество металла можетъ служить случай съ орудіемъ на англійскомъ броненосцѣ *Collingwood*, которое разорвалось при легкомъ зарядѣ послѣ двухъ лѣтъ бездѣйствія, передъ которыми оно выдержало испытаніе нѣсколькими пробными выстрѣлами. Эти измѣненія металла настолько непонятны, что ихъ приписывали скрытымъ или зарождающимся пленамъ, несмотря на то, что послѣднихъ никогда не видали. Трудность объясненія подобныхъ измѣненій металла нѣсколько уменьшается, если допустить, что нѣкоторые сорты стали обладаютъ естественнымъ стремленіемъ измѣняться, что рѣшительно подтверждается опытными сталезаводчиками. Что въ стали медленно совершаются важныя перемѣны, это доказывается слѣдующими фактами: обыкновенныя пробныя планки, которыя съ успѣхомъ выдерживаютъ изгибъ на небольшой радіусъ, сами собой трескаются, нѣсколько времени спустя; предѣлъ упругости стальныхъ пробныхъ планокъ послѣ вытягиванія на нѣсколько процентовъ повышается съ теченіемъ времени.

Въ виду полной необъяснимости вліянія времени, всѣ возможные случаи заслуживаютъ самаго тщательнаго изслѣдованія.

4) Ледебуръ въ своей «Металлургіи желѣза» указываетъ на одинъ случай изслѣдованнаго имъ куска нёба чугунной топки комнатной печи, который въ изломѣ имѣлъ красноватый цвѣтъ.

Это былъ перегорѣлый чугунъ. Анализъ показалъ, что углеродъ въ этомъ чугунѣ заключался только въ видѣ графита. Оказывается, что прокаливаніе чугуна въ воздухѣ отзывается на потерѣ имъ связаннаго углерода. Выжиганіе связаннаго углерода происходитъ услугою кислорода, находящагося въ окалинѣ. Упомянутое выжиганіе углерода происходитъ всегда съ поверхности чугуна, къ которой, по мѣрѣ потери ею углерода окисленіемъ, непрерывно происходитъ перемѣщеніе углерода изъ внутреннихъ слоевъ и, такимъ образомъ, чугунъ мало-по-малу бѣднѣетъ содержаніемъ связаннаго углерода. Частицы желѣза, лишаясь углерода, соединяются съ кислородомъ окалины, при чемъ перемѣщеніе кислорода идетъ въ направленіи отъ поверхности внутрь.

На топки котловъ идетъ мягкое литое желѣзо, углеродъ же въ стали и въ литомъ желѣзѣ, опредѣляемый анализомъ, является исключительно въ качествѣ связаннаго углерода, т. е. того, который выгорѣлъ въ случаѣ указанномъ Ледебуромъ. Не можетъ быть сомнѣнія, что связанный углеродъ выгораетъ и въ литомъ желѣзѣ, въ нашемъ случаѣ—въ металлѣ топокъ, когда вслѣдствіе недосмотра часть колосниковой рѣшетки остается непокрытою топливомъ и является возможность на листы дѣйствовать чистому, но нагрѣтому воздуху, кислородъ котораго будетъ окислять углеродъ.

Д-ръ Шахентль даетъ анализъ различныхъ слоевъ листа топки взорвавшагося котла и показываетъ, что на водяной сторонѣ онъ содержитъ избытокъ кислорода. Что твердыя тѣла поглощаютъ газы и иногда въ очень большихъ количествахъ—фактъ общеизвѣстный, стоитъ только вспомнить палладій, электролитическое желѣзо и пр.

Анализъ Шахентля позволяетъ намъ сдѣлать заключеніе, что при тѣхъ температурахъ, какія мы имѣемъ въ котлахъ, листы топокъ пріобрѣтаютъ способность поглощать кислородъ воздуха, находящагося въ котельной водѣ. Прибавляя сюда еще процессъ выгоранія углерода, мы полагаемъ, что можемъ дополнить наше заключеніе такимъ образомъ, что поглощательная способность листами топокъ кислорода появляется при выгораніи въ нихъ

углерода и съ увеличеніемъ его, т. е. выгоранія, увеличивается.

Поглощаемый кислородъ распространяется въ металлѣ повидимому такъ же, какъ и углеродъ, идя отъ поверхности въ толщу металла. Частицы желѣза, теряя свой углеродъ, начнутъ соединяться съ кислородомъ, при чемъ будетъ получаться безводная окись желѣза состава Fe_2O_3—это то, что называется краснымъ желѣзнякомъ, имѣющимъ красноватый цвѣтъ.

Итакъ, мы предполагаемъ, что въ листахъ топки происходитъ слѣдующій процессъ: связанный съ желѣзомъ углеродъ начинаетъ мало-по-малу выгорать и вмѣстѣ съ этимъ со стороны воды начинаетъ поглощаться кислородъ, который распространяется въ толщу металла; это продолжается до нѣкотораго предѣльнаго количества, остающагося въ металлѣ, углерода; послѣ чего углеродъ продолжаетъ все болѣе и болѣе выгорать, а кислородъ получаетъ способность окислять желѣзо, и результатомъ этого процесса является измѣненіе металла топки въ перегорѣвшее желѣзо.

Шахентль говоритъ, что онъ нашелъ избытокъ кислорода со стороны воды, но окисленнаго желѣза не было; это подтверждаетъ наше предположеніе, что количество кислорода должно быть нѣкоторою опредѣленною величиной, послѣ чего онъ начинаетъ соединяться въ закись желѣза (FeO) и далѣе въ окись желѣза (Fe_2O_3).

Вильямсъ нашелъ окись желѣза въ перегорѣвшемъ желѣзѣ, что вполнѣ согласно и съ нашимъ предположеніемъ. Количество кислорода въ металлѣ, при которомъ онъ является способнымъ соединяться съ желѣзомъ, раньше всего достигнетъ своей величины со стороны воды, а поэтому и окисленіе желѣза начнется со стороны воды.

Въ ближайшемъ будущемъ мы будемъ имѣть случай анализами листовъ топокъ провѣрить наше предположеніе о томъ процессѣ, который происходитъ въ топочныхъ листахъ. Если анализъ подтвердитъ, что, во-первыхъ, уменьшеніе углерода въ листахъ существуетъ, во-вторыхъ, что со стороны воды поглощается кислородъ и, въ-третьихъ, что въ толщѣ металла, ближайшей къ водѣ, встрѣчаются частицы окисленнаго желѣза,

хотя это и не непремѣнное условіе, ибо можетъ случиться, что кислорода еще недостаточно поглощено, то можно будетъ сказать, что наше объясненіе начала перегоранія топочныхъ листовъ—правильное. Химическій составъ, способъ выдѣлки котельнаго желѣза и уходъ за котломъ, тоже имѣютъ важное значеніе; мы имѣли случай наблюдать топки вспомогательнаго котла одного броненосца, которыя совершенно перегорѣли черезъ двѣнадцать лѣтъ службы.

Въ заключеніе мы приведемъ теперь тѣ мѣры, которыми, по нашему мнѣнію, перегораніе металла въ котлахъ можетъ быть отдалено; эти мѣры новаго изъ себя ничего не представляютъ.

1) Внимательное наблюденіе за топкой во время работы котла; слѣдуетъ стараться, чтобы уголь на колосниковой рѣшеткѣ всегда лежалъ ровнымъ слоемъ, покрывая ее всю.

2) Во время чистки топокъ слѣдуетъ давать предварительно прогорѣть углю какъ можно больше, чтобы во время чистки температура въ топкѣ была по возможности ниже.

3) Стараться ни въ какомъ случаѣ не пускать воздуха поверхъ угля, что иногда дѣлается открываніемъ отверстія въ топочныхъ дверцахъ, для уменьшенія дыма. Приспособленіе удобныхъ механическихъ средствъ для топленія топокъ котловъ было бы однимъ изъ важныхъ изобрѣтеній для ихъ сохранности.

4) Внимательно наблюдать за холодильниками, чтобы полностью собирать воду, мало заключающую въ себѣ воздуха.

Инженеръ-технологъ Мельниковъ для предохраненія металла топокъ отъ перегоранія рекомендуетъ весьма интересные и достойные изученія химическіе способы, это—примѣненіе огнеупорныхъ эмалей.

Рядъ опытовъ въ этомъ направленіи далъ вполнѣ удовлетворительные результаты.

Котелъ покрывается со стороны топки эмалью, и эта эмаль держится 1—2 мѣсяца.

Такъ какъ въ составъ эмали входятъ вещества нейтральныя и совершенно не дѣйствующія на желѣзо, то эмаль, нанесенная тонкимъ слоемъ, безусловно предохраняетъ желѣзо отъ перегоранія. Составъ эмали крайне простъ: графита 35%;

каолина 50%; глета 8%; буры 7% и воды въ такомъ количествѣ, чтобы получилась консистенція густой масляной краски. Этотъ составъ обыкновенною малярною кистью наносятъ на металлъ раза три, получая при этомъ слой толщиною отъ 1 до $1^1/_2$ м.-м.

Изобрѣтателемъ былъ испробованъ другой рецептъ, въ которомъ, вмѣсто воды, прибавлялся асфальтовый лакъ; результаты получились еще лучшіе, чѣмъ съ водой. Возможно, что практикой можно будетъ установить еще лучшіе рецепты, но во всякомъ случаѣ самъ принципъ заслуживаетъ полнаго вниманія, какъ средство противъ явленія, съ которымъ мы еще не ведемъ активной борьбы.

Итакъ, мы думаемъ, что раціональными мѣрами срокъ службы паровыхъ котловъ можетъ быть увеличенъ, но три фактора приводящіе ихъ въ негодность, какъ-то: ржавленіе, вліяніе времени и перегораніе топокъ, совсѣмъ уничтожены быть не могутъ; они остаются еще неуловимыми для практики.

Инженеръ-механикъ **Дешевовъ.**

ХРОНИКА ВОЕННО-МОРСКИХЪ ДѢЙСТВІЙ НА ДАЛЬНЕМЪ ВОСТОКѢ.

Событія на театрѣ военныхъ дѣйствій въ апрѣлѣ 1904 г. (*).

Въ предыдущей книжкѣ «Морского Сборника» (**) у насъ было приведено описаніе дѣйствій Владивостокской эскадры при выходѣ ея изъ порта 12—13-го апрѣля. Въ германскомъ журналѣ «*Marine-Rundschau*» (***) описаны тѣ же дѣйствія нашей эскадры и дополнены слѣдующимъ примѣчаніемъ:—

Изъ предшествующихъ дѣйствій японцевъ подъ Владивостокомъ можно было видѣть, что они выходили навстрѣчу русской крейсерской эскадрѣ только послѣ того, когда она уже находилась въ открытомъ морѣ и когда имъ не легко было тамъ ее отыскивать. Такъ, что являлся вопросъ: почему же они не старались ее выстерожить въ самомъ Владивостокѣ—на выходѣ ея изъ порта и не оставляли для наблюденія за ней свою легкую крейсерскую эскадру»?

«Но дѣло здѣсь, повидимому, заключалось въ слѣдующемъ»:—

«При большомъ разстояніи, на которомъ находятся между собою оба выхода изъ Владивостока (ширина всего залива Петра Великаго въ этомъ мѣстѣ имѣетъ приблизительно около 35 миль) для успѣшнаго наблюденія за выходомъ русской эскадры понадобилось бы японцамъ, на блокаду каждаго выхода изъ порта, содержать по отдѣльному отряду крейсеровъ и миноносцевъ; а для дѣйствительности блокады приходилось бы имъ имѣть еще при нихъ и достаточное отдѣленіе флота, которое превосходило бы силами Владивостокскую эскадру».

«Но все это очевидно представляло для японцевъ одни только затрудненія»:—

«Во-первыхъ—заблокированная ими русская эскадра имѣла у себя подъ рукой свою операціонную базу—со всѣми запасами угля, провизіи и боевыхъ припасовъ, такъ же какъ и убѣжище

(*) Продолженіе главы VI.

(**) Неоф. отд., стр. 176—180.

(***) Achtes Beiheft, стр. 88.

для миноносцевъ на время шторма. Тогда какъ блокирующая японская эскадра имѣла этотъ базисъ на разстояніи свыше 400 миль отъ мѣста своей блокады».

«Во-вторыхъ—принимая въ расчетъ боевую силу русскихъ бронированныхъ крейсеровъ и скорость ихъ хода (около 20 узл.), японцы должны были бы отдѣлять на это лучшія боевыя суда своего флота. Но такимъ отдѣленіемъ судовъ японцы не могли располагать, потому что главныя силы ихъ флота должны были находиться въ Желтомъ морѣ. Точно такъ же не могли они располагать и наблюдательною эскадрой въ достаточномъ составѣ, такъ какъ у нихъ имѣлись только три малые крейсера, скорость которыхъ превосходила ходъ большихъ бронированныхъ русскихъ крейсеровъ; а крейсеръ «Богатырь» имѣлъ даже преимущество въ ходѣ надъ японскими крейсерами».

«Во всякомъ же случаѣ, одно наблюденіе за русскою эскадрой не имѣло никакой цѣли, если наблюдающій отрядъ не могъ этимъ непосредственно воспользоваться. При отдаленности главнаго японскаго флота, присутствіе котораго необходимо было въ Желтомъ морѣ, наблюдательная эскадра могла сама быть атакована».

«А потому японцы видимо были правы, что выходили съ большими силами флота искать на удачу русскую эскадру только въ такое время, когда получали вѣрныя извѣстія о ея отсутствіи изъ Владивостока и могли надѣяться нанести ей пораженіе; а до того времени, въ удобныхъ случаяхъ, ограничивались одними за ней поисками».

Переходъ японцевъ черезъ р. Ялу.

Такъ какъ первая атака японцевъ на наши сухопутныя войска происходила подъ Тюренченомъ исключительно при посредствѣ ихъ десантныхъ войскъ, высаженныхъ на западномъ берегу Кореи (*) и при содѣйствіи многочисленной флотиліи ихъ судовъ, подвозившихъ всѣ военныя принадлежности въ устье Ялу, то мы и считаемъ умѣстнымъ привести здѣсь краткое

(*) «Морск. Сбор.» 1904 г., № 5, неоф. отд., стр. 155 и 162.

описаніе этой военной операціи въ извлеченіи изъ наиболѣе достовѣрныхъ источниковъ (*):—

Послѣ того какъ авангардъ первой японской арміи 22-го марта подошелъ къ лѣвому берегу Ялу, японцы старались обезпечить за собой здѣшнюю береговую мѣстность возведеніемъ сильныхъ укрѣпленій въ Іонампу и Виджу.

Изъ Виджу было выведено все населеніе, а по островамъ находящимся въ рѣкѣ учреждено постоянное движеніе дозорныхъ шлюпокъ.

Для наблюденія за широкимъ устьемъ рѣки, туда была введена флотилія изъ канонерскихъ лодокъ, на усиленіе которой временно подходили еще миноносцы и вооруженные понтоны подъ прикрытіемъ съ моря IV-й эскадры японскаго флота, состоявшей изъ старыхъ военныхъ судовъ, служившихъ также и для подвоза десантныхъ войскъ къ этой мѣстности.

Сюда же подходили и главныя силы арміи, которая поднималась вверхъ по рѣкѣ въ ея сѣверномъ направленіи, а вмѣстѣ поднимались по рѣкѣ на буксирѣ у паровыхъ судовъ—понтоны и матеріалъ для наведенія мостовъ и подвозилась тяжелая артиллерія для защиты переправы.

Съ русской стороны, съ начала военныхъ дѣйствій находились здѣсь: Забайкальская казачья бригада, подъ командой генерала Мищенко и 4 полка 3-й Восточно-Сибирской стрѣлковой дивизіи генерала Каштalинскаго.

А когда, въ ожиданіи наступательнаго движенія японской арміи, войска эти отошли на правый берегъ р. Ялу, они получили небольшое подкрѣпленіе изъ 6-й Восточно-Сибирской стрѣлковой бригады и всѣ состояли теперь, не считая кавалеріи, изъ 5 полковъ пѣхоты, при 5 батареяхъ, и находились подъ командой генералъ-лейтенанта Засулича.

Кавалерія, не имѣвшая назначенія дѣйствовать съ фронта, отведена была на правый флангъ, гдѣ и заняла, болѣе удобную для ея дѣйствій, ровную мѣстность, имѣя наблюденіе за устьемъ рѣки.

(*) «*Marine-Rundsschau*», Achtes Beiheft, стр. 91—94; «*Militär-Wochenblatt*», № 60; русскія офиціальныя и другія телеграфныя извѣстія.

Пѣхота же, при неизвѣстности главнаго направленія, по которому будетъ дѣйствовать непріятельская армія, должна была охранять правый берегъ рѣки—начиная съ Антунга къ сѣверу и по островамъ—въ длину на протяженіи всей мѣстности, которую заняли японцы на противоположномъ берегу рѣки. А именно: два русскіе полка—9-й и 10-й, находились въ Антунгѣ; напротивъ Виджу и нѣсколько отступя отъ берега въ Потетынцѣ, на большой дорогѣ въ Фынхуанченъ—еще два полка, 12-й и 22-й, и за ними, въ томъ же направленіи—11-й полкъ въ резервѣ.

На рѣкѣ имѣлись также и у русскихъ дозорныя лодки, и сторожевыя ихъ команды навѣдывались и въ самую мѣстность занятую японцами. Русская артиллерія расположена была въ Антунгѣ и противъ Виджу.

Въ концѣ марта и началѣ апрѣля между патрулями противниковъ происходили постоянныя стычки на водѣ и по островамъ, сопровождавшіяся иногда довольно значительными потерями съ обѣихъ сторонъ. Такъ—между прочимъ, 28-го марта уничтоженъ былъ отрядъ японцевъ силой въ 50 челов. на о-вѣ Сомалинѣ, противъ Виджу, а 8-го апрѣля предпринято было со стороны русскихъ, въ составѣ 2 офицеровъ и 32 рядовыхъ, нападеніе на японскій понтонный паркъ, которое было однакоже во-время японцами замѣчено и отбито съ потерей для русскихъ половины ихъ людей.

Около 7-го апрѣля русскіе разъѣзды узнали о дальнѣйшемъ движеніи японскихъ войскъ вверхъ по рѣкѣ къ сѣверу отъ Виджу. Съ 10-го по 12-е апрѣля японцы, подъ прикрытіемъ большой артиллеріи, успѣли размѣстить, на разныхъ пунктахъ по рѣкѣ, понтоны и навести мостъ изъ Виджу на одинъ изъ острововъ.

13-го апрѣля предводитель японской арміи, генералъ Куроки, одновременною атакой 2-й и частью своей гвардейской дивизіи, успѣлъ овладѣть островами, лежавшими впереди русской позиціи. Русскіе отряды, находившіеся на островахъ, отступили на правый берегъ, подъ защиту своей артиллеріи.

Въ этомъ наступательномъ движеніи принимали участіе и японскія канонерскія лодки, обстрѣливавшія правый флангъ русской позиціи.

14-го апрѣля японцы укрѣплялись на островахъ, возводили на нихъ батареи и наводили еще мосты на острова, лежащіе въ восточномъ рукавѣ рѣки. Русскіе продолжали обстрѣливать японцевъ изъ своихъ орудій на всемъ протяженіи ихъ работъ.

Своею массовою атакой 13-го апрѣля японцы имѣли въ виду выполнить переправу за рѣку въ обходъ лѣваго фланга русской позиціи. Но такъ какъ видимо и русскіе желали удерживать мѣстность подъ станціей Виджу, то дѣйствіе ихъ артиллеріи въ теченіе послѣдующаго дня отличалось особенною настойчивостью.

При всемъ томъ, утромъ 15-го апрѣля удалось японскому отряду перейти на сѣверный берегъ рѣки и занять тамъ возвышеніе Чусанъ, лежащее при впаденіи въ Ялу ея сѣвернаго притока Эйхо. Небольшой русскій гарнизонъ находившійся въ этомъ пунктѣ не могъ удержаться. Японцы въ тотъ же день поставили тамъ полевую батарею и подъ ея защитой стали наводить мостъ черезъ Ялу въ мѣстечкѣ Суку, имѣя въ предположеніи двинуть сюда свою 12-ю дивизію.

Генералъ Засуличъ не сразу однакоже уступилъ японцамъ эту мѣстность. Онъ направилъ туда огонь своей артиллеріи, 16-го атаковалъ ихъ холоднымъ оружіемъ и заставилъ очистить возвышеніе Чусанъ. Японцы отступили за мостъ въ Суку и поспѣшили убрать понтоны въ безопасное мѣсто.

Главная атака японцевъ готовилась на 18-е число, и въ ночь на 17-е апрѣля мостъ былъ снова собранъ. Японцы перешли его въ такомъ числѣ, что вскорѣ принудили русскихъ отступить съ возвышенія Чусанъ. Русскій отрядъ перешелъ на правый берегъ Эйхо и занялъ тамъ мѣстечко Потетынцы.

Въ 10 час утра 17-го апрѣля, японцы начали, при хорошо установленной линіи артиллерійскаго огня сѣвернѣе Виджу, изъ 2 батарей 12-с.-м. и 6 полевыхъ батарей, обстрѣливать русскія батареи находившіяся за р. Ялу. Русскіе могли имъ отвѣчать только изъ 2 батарей. Взаимная бомбардировка продолжалась цѣлый день, и обѣ стороны несли потери въ людяхъ.

Флотилія японскихъ канонерскихъ лодокъ въ это время обстрѣливала правый флангъ русской позиціи при Антунгѣ и тѣмъ отвлекала значительныя силы русскихъ къ этому пункту.

Вечеромъ въ этотъ день, подъ прикрытіемъ артиллерійскаго огня, японцы снова наводили мостъ къ сторонѣ Виджу, по которому ночью перешла на правый берегъ ихъ гвардейская дивизія, и за ней послѣдовала 2-я дивизія.

18-го мая японцы произвели общую атаку на нашу позицію.

Русскія войска были расположены такимъ образомъ:—

Главныя силы ихъ находились на возвышеніи подъ Тюренченомъ, гдѣ пролегала большая дорога въ Маньчжурію.

Другое отдѣленіе находилось въ Антунгѣ, и къ югу отъ Антунга—казачья Забайкальская бригада.

Японцы съ 4 час. утра сосредоточили общій огонь своихъ орудій, находившихся сѣвернѣе Виджу и на островахъ, на русскую позицію при Тюренченѣ и на нашу пѣхоту, находившуюся въ Потетынцѣ, за р. Эйхо.

Превосходство артиллеріи у японцевъ было совершенно несоразмѣрное съ русской. У нихъ въ трехъ наступательныхъ дивизіяхъ находилось 18 батарей, тогда какъ у русскихъ только 3 батареи.

Расположеніе русскихъ войскъ было также невыгодное и слишкомъ растянутое сравнительно съ японскимъ—такъ что около 6 час. утра генералъ Засуличъ сдѣлалъ распоряженіе о перемѣнѣ диспозиціи своего фронта, объ отступленіи и новомъ распредѣленіи войскъ. А генералъ Куроки привелъ всѣ свои войска въ наступательное движеніе:—

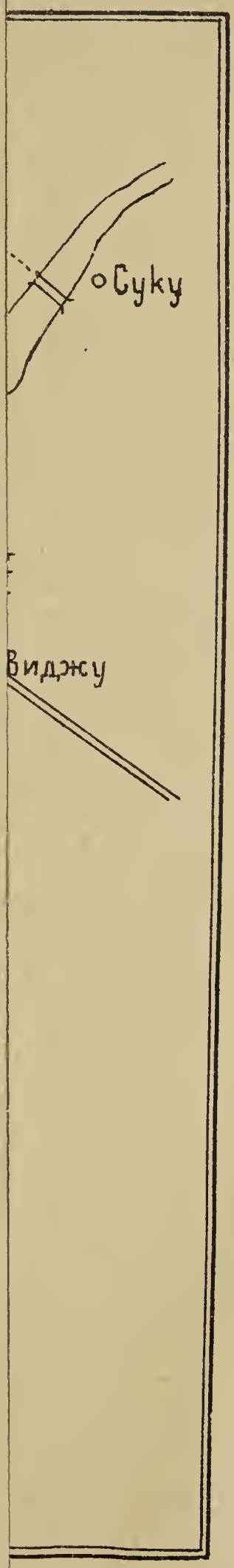
12-я дивизія японцевъ пошла черезъ Эйхо по поясъ въ водѣ. Русскіе умѣли воспользоваться этимъ обстоятельствомъ: они стремительно атаковали японцевъ и нанесли имъ, повидимому, большое пораженіе; но принуждены были уступить массѣ непріятеля и къ 9 час. утра были окончательно оттѣснены съ позиціи (*). Они заняли послѣдующее, въ тылу у себя, болѣе выгодное возвышеніе и оттуда открыли огонь по японцамъ изъ всѣхъ своихъ орудій и изъ ружей.

Около полудня японцы шли снова атаковать эту вторую позицію своего противника. При ихъ огромномъ численномъ

(*) «*Marine-Rundschau*», achtes Beiheft, стр. 96.

СТВІЙ."

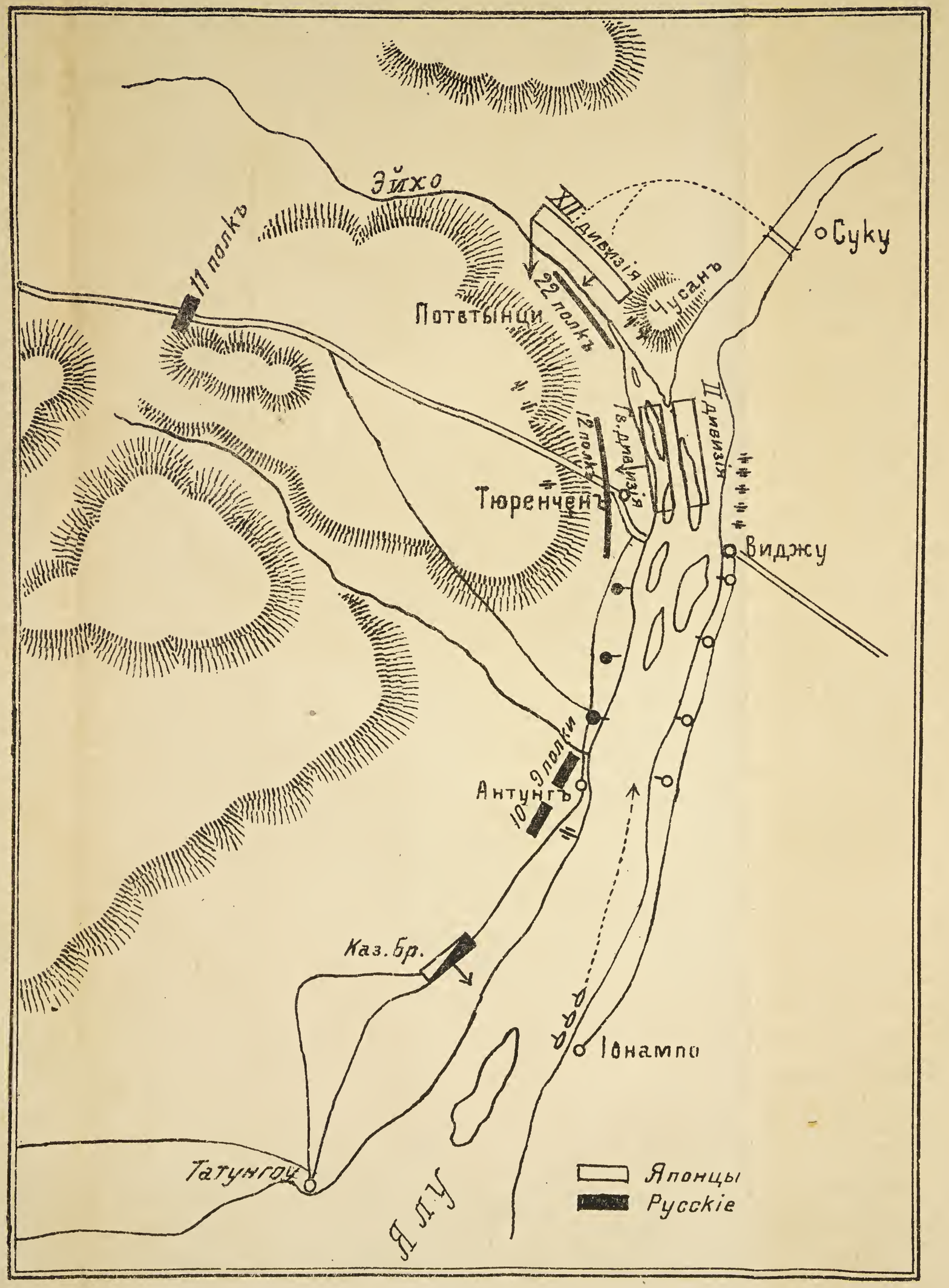
1904 г.



ТИПО-ЛИТ М.М.

Къ ст. „ХРОНИКА ВОЕННО-МОРСКИХЪ ДѢЙСТВІЙ.“

Переходъ японцевъ черезъ Ялу 17 и 18 апр. 1904 г.



ТИПО-ЛИТ М.М.

превосходствѣ, они могли отдѣлить войска въ обходъ лѣваго фланга русскихъ, и скоро угрожали имъ отрѣзать отступленіе по большой дорогѣ. Въ этомъ положеніи произошла самая горячая рукопашная схватка. Русскіе произвели большое побоище между японцами, при чемъ лошади у нихъ были перебиты, и они не могли спасти своихъ орудій. Они ихъ испортили и бросили, но стрѣляли въ японцевъ на самомъ близкомъ разстояніи, покуда могли при нихъ держаться.

Въ теченіе утра японская флотилія продолжала обстрѣливать русскія войска, находившіяся на нижнемъ теченіи Ялу. Въ 11 час. утра русскіе предали сожженію Антунгъ и вышли изъ него.

Потери наши въ этихъ сраженіяхъ намъ въ точности извѣстны изъ телеграммы генералъ-адъютанта Куропаткина отъ 24-го апрѣля, въ которой сказано:—

«Въ дѣлѣ подъ Тюренченомъ 17-го и 18-го апрѣля 9-й и 10-й стрѣлковые полки и баталіонъ 24-го полка, составлявшіе правый флангъ и часть общаго резерва, принимали лишь незначительное участіе, почему 9-й стрѣлковый полкъ и баталіонъ 24-го полка потерь не имѣли, а 10-й стрѣлковый полкъ, прикрывая движеніе при отступленіи, потерялъ всего 6 нижнихъ чиновъ. Вся тяжесть боя легла на 11-й и 12-й стрѣлковые полки, а также на 22-й. Вслѣдствіе крайне ожесточеннаго боя, нашимъ полкамъ приходилось дѣлать нѣсколько контръ-атакъ въ штыки и пробиваться штыками противъ окружавшаго ихъ противника силою въ три дивизіи—не считая резервныхъ частей. Атакованныя части имѣли противъ себя противника въ пять разъ сильнѣйшаго и поддержаннаго многочисленною артиллеріей».

«Потери за 17-е и 18-е апрѣля въ общемъ выразятся: убито 6 штабъ-офицеровъ, 20 оберъ-офицеровъ и 564 нижніе чины; ранено 2 штабъ-офицера, 36 оберъ-офицеровъ, 1 священникъ, 1 капельмейстеръ и 1 081 нижній чинъ. Осталось на полѣ сраженія, неизвѣстно—убитыми или ранеными: 1 штабъ-офицеръ, 5 оберъ-офицеровъ, 1 врачъ и 679 нижнихъ чиновъ. Всего убыло 70 штабъ- и оберъ-офицеровъ и 2 324 нижніе чина. Въ

плѣнъ, по имѣющимся свѣдѣніямъ, никто не сдавался. Лошадей выбыло изъ строя 221».

Что же касается японцевъ, то они сначала насчитали у себя по спискамъ выбывшихъ изъ строя 700 челов., а потомъ нашли еще убитыхъ на полѣ сраженія 300 челов. Германскій публицистъ (*), приводя изъ японскихъ извѣстій эти свѣдѣнія, говоритъ: «это даетъ поводъ думать, что если японцы еще хорошенько посчитаютъ своихъ убитыхъ на полѣ сраженія, то не одинъ разъ найдутъ тамъ еще по 300 человѣкъ».

«Что русскіе выполнили отважно свое дѣло видно изъ потери японцевъ—принимая въ расчетъ, что въ теченіе двухъ дней 9 русскихъ баталіоновъ съ 3 батареями, сражались противъ 3 дивизій своихъ противниковъ, имѣвшихъ 18 батарей (**)».

Вечеромъ 18-го русскіе отступили къ Фынхуанчену, и японцы ихъ не преслѣдовали.

Въ послѣдней книжкѣ «Морского Сборника» (***) помѣщена была телеграмма нашего Намѣстника изъ Портъ-Артура объ уничтоженіи японскихъ брандеровъ, приходившихъ заградить входъ въ этотъ портъ въ ночь на 20-е апрѣля.

Мы находимъ по этому предмету опубликованнымъ донесеніе адмирала Того (****) слѣдующаго содержанія:—

«Наканунѣ, 19-го апрѣля, выступили для этой цѣли канонерскія лодки *Akagi*, *Chokai* (*****), №№ *2*, *3*, *4* и *5* и флотилія истребителей миноносцевъ съ пароходами. Вѣтеръ сильно мѣшалъ движенію судовъ, вслѣдствіе чего командовавшій атакою далъ сигналъ остановиться, но его сигналъ не былъ замѣченъ. Восемь пароходовъ двинулись впередъ, направившись къ порту. Несмотря на свѣтъ непріятельскихъ прожекторовъ, открытый съ крѣпостныхъ батарей, огонь и мины, какъ заграждающія входъ, такъ и пущенныя миноносцами, пять пароходовъ прошли во входъ въ портъ, въ томъ числѣ—*Mikaw*, *Amaru* и *Totomimaru*. Остальные три парохода пошли ко дну, не до-

---

(*) «*Militär-Wochenblatt*», № 60.

(**) Тамъ же, стр. 94.

(***) «Морск. Сборн.» 1904 г., № 5, неоф. отд., стр. 183—184.

(****) Русское телеграфное агентство.

(*****) «Морск. Сборн.» 1904 г., № 3, неоф. отд., стр. 198.

стигнувъ прохода. Флотилія канонерскихъ лодокъ и миноносцевъ осталась на мѣстѣ до утра, подобравши, половину людей съ затонувшихъ пароходовъ. Миноноска *№ 67* получила снарядъ въ паровую трубу, вслѣдствіе чего пришла въ негодность, но миноноска *№ 70* взяла ее на буксиръ и увела. На истребителѣ миноносцевъ *Astaka* было повреждено машинное отдѣленіе, но судно спасли. Другихъ поврежденій въ судахъ не было. Потери на флотиліи заключаются въ трехъ раненыхъ и двухъ убитыхъ».

28-го апрѣля отъ генералъ-маіора Харкевича получена была телеграмма слѣдующаго содержанія:—

«21-го апрѣля на морѣ между Бицзыво и мысомъ Конечнымъ (Терминаль) появилось до 60 японскихъ транспортовъ и военныхъ судовъ. Для развѣдки силъ и намѣреній противника были направлены охотничьи команды, а изъ Пуландяна—небольшой пѣхотный отрядъ. Развѣдками посланныхъ частей установлены: высадка японцевъ въ окрестностяхъ мыса Сяохоукозейцзы въ бухтѣ Кинчанъ и при устьѣ р. Ченсухе и расположеніе ихъ 10 000-го отряда по окрестнымъ деревнямъ. Изъ Бицзыво русское населеніе удалилось. Исполнивъ свою задачу, нашъ небольшой отрядъ сталъ къ вечеру 22-го апрѣля отходить, но на пути былъ встрѣченъ непріятелемъ въ превосходныхъ силахъ и свернулъ на другую дорогу, преслѣдуемый на протяженіи 8 верстъ японцами и потерявъ ранеными одного стрѣлка и убитыми трехъ лошадей. Японцы вечеромъ же 22-го апрѣля направили отрядъ силою до двухъ полковъ къ Тандзяфану и еще два отряда въ направленіи на югъ и на западъ отъ мѣста высадки. Къ 8 час. утра 23-го апрѣля ихъ разъѣзды появились у Пуландяна и затѣмъ подошли пѣхотныя части, открывшія безрезультатную стрѣльбу по проходящему на сѣверъ почтовому поѣзду. Къ 24-му апрѣля японцы очистили Пуландянъ, вѣроятно по причинѣ начавшагося циклона, изъ боязни быть отрѣзанными. 25-го апрѣля нашъ небольшой конный отрядъ совершилъ развѣдку къ станціи Саньшилипу, Бицзыво и далѣе къ Вафандяну, сдѣлавъ въ теченіе дня 85 верстъ. Желѣзная дорога осталась свободной отъ непріятеля. Японскіе отряды, силою въ полторы-три роты, наканунѣ ночевали къ востоку

отъ желѣзной дороги и выступили затѣмъ въ юго-западномъ направленіи. Верстахъ въ 10 къ сѣверо-западу отъ Бицзыво отрядъ подходилъ на одну версту къ японскому укрѣпленію. По китайскимъ свѣдѣніямъ, всего высадилось до 20 000 японцевъ съ полевою и осадною артиллеріей. Бицзыво занятъ отрядомъ до 1 500 челов. 26-го апрѣля японскій отрядъ, силою до 4—5 ротъ, потѣснилъ наши посты вблизи деревни Шихей (*), при чемъ 4 пограничника было убито и 8 ранено. 27-го апрѣля японскіе отряды отошли съ линіи желѣзной дороги. Подполковникомъ 4-го Заамурскаго желѣзнодорожнаго баталіона Спиридоновымъ былъ возстановленъ желѣзнодорожный путь въ Портъ-Артуръ. 26-го и 27-го апрѣля японскіе передовые отряды занимали селенія Муцзятунь и Сидятынъ въ 12 верстахъ на юго-востокъ отъ Пуландяна. Другіе передовые ихъ отряды расположились въ 10 верстахъ западнѣе Бицзыво. Непріятельскій эскадронъ подходилъ на 20 верстъ къ востоку отъ Вафандяна, но повернулъ назадъ, встрѣченный нашимъ разъѣздомъ. Селеніе Тандзяфанъ (**) оказалось занятымъ отрядомъ силою до 1 000 челов. По нашему небольшому разъѣзду, проникшему 27-го апрѣля на 5 верстъ къ Бицзыво, былъ открытъ орудійный огонь».

Станціи Восточно-Китайской желѣзной дороги, начиная отъ порта Дальняго, расположены такимъ образомъ:—

Пангуанлинь . .	16 верстъ	Вафангоу . .	18 верстъ.
Дафаншень . .	12 »	Ванцзялинь .	21 »
Дзиньчжоу. . .	4 »	Сюніоченъ. .	29 »
Саньшилипу . .	22 »	Гайджоу . .	30 »
Пуландянъ . .	20 »	Дашичао . .	28 »
Вафандянъ . .	26 »	Хайченъ . .	30 »

Это указаніе поможетъ читателю ориентироваться относительно разстояній станцій отъ заливовъ и портовъ, въ которыхъ высаживались японцы.

(*) Верстахъ въ 10 южнѣе станціи Пуландянъ.

(**) Въ 15 верстахъ къ западу отъ Бицзыво.

Отъ генералъ-адъютанта Алексѣева получена была слѣдующая телеграмма отъ 1-го мая:—

«Получены мною отъ контръ-адмирала Витгефта свѣдѣнія о положеніи дѣлъ въ Портъ-Артурѣ съ 23-го по 29-е апрѣля. Свѣдѣнія эти доставлены нарочнымъ со станціи Дашичао наканунѣ второго перерыва непріятелемъ средствъ сообщенія. Появившаяся передъ Портъ-Артуромъ 22-го апрѣля непріятельская эскадра изъ броненосцевъ, крейсеровъ и миноносцевъ продолжаетъ блокировать портъ, не принимая противъ него активныхъ дѣйствій. Работы по исправленію броненосцевъ «Цесаревичъ» и «Ретвизанъ» производятся съ прежнею энергіей весьма успѣшно. При производствѣ дальнѣйшихъ работъ по обслѣдованію рейда и выхода въ море на мѣстѣ, гдѣ броненосецъ «Побѣда» получилъ поврежденія отъ минъ, найдена непріятельская мина заграждения, взорвавшаяся отъ захвата траломъ».

Отъ генералъ-лейтенанта Сахарова въ то же время получена была телеграмма, въ которой было сказано, что «30-го апрѣля японскій отрядъ силою до 1 000 челов., наступавшій съ юга, продвинулся верстъ на 9 сѣвернѣе станціи Пуландянъ. Другой отрядъ человѣкъ въ 300 пѣхоты съ полуэскадрономъ слѣдовалъ въ обходъ станціи Вафандянъ. Части пограничной стражи медленно отходятъ на сѣверъ, задерживая противника».

Отряды эти очевидно принадлежали къ японскимъ войскамъ, высадившимся въ Бицзыво и приходившимъ въ сообщеніе съ войсками японской арміи находившейся въ Фынхуанченѣ.

VII.—**Событія на театрѣ военныхъ дѣйствій въ маѣ 1904 г.**

3-го мая получены были телеграммы отъ генералъ-адъютанта Куропаткина, въ которыхъ было сказано:—

1. «Около 12 час. дня къ Сюніочену (станція желѣзной дороги въ Портъ-Артуръ) подошли 17 пароходовъ, открывшихъ стрѣльбу по городу, а 5 пароходовъ начали приставать къ берегу. Въ $1^1/_2$ час. дня противъ мыса у деревни Гуаньцзятунь показались 3 большіе парохода. Въ 3 часа 20 мин.—против-

никъ высадился у деревни Гуаньцзятунь и началъ наступать въ направленіи къ Гайджоу (станція ж. д.)».

2. «1-го мая японцы заняли станцію Пуландянъ отрядомъ въ 2 баталіона и 2 эскадрона. Разъѣзды 1-го и 2-го мая держались не ближе 6 верстъ отъ станціи Вафандянъ. Движеніе болѣе значительныхъ отрядовъ къ сѣверу отъ Пуландяна 2-го мая обнаружено не было. О высадкѣ въ Гайджоу новыхъ донесеній не получено».

4-го мая получена отъ генералъ-лейтенанта Сахарова телеграмма слѣдующаго содержанія:—

«Генералъ Самсоновъ доноситъ отъ 11½ час. вечера 3-го мая: японцы ограничились производствомъ лишь демонстративной высадки въ окрестностяхъ Сюніочена и Гайджоу. Съ ихъ судовъ была открыта стрѣльба по городу Сюніочену, по нашимъ разъѣздамъ и побережью. Послѣ 5½ час. японская эскадра отошла на юго-западъ и до наступленія темноты было видно на горизонтѣ нѣсколько ея судовъ».

7-го мая отъ генералъ-адъютанта Алексѣева получена была слѣдующая телеграмма:—

«Получено почтою въ ночь на 7-е мая изъ Портъ-Артура отъ контръ-адмирала Витгефта донесеніе слѣдующаго содержанія:»—

«2-го мая 3 броненосца и 3 крейсера непріятеля появились утромъ съ востока. Съ Ляотешана и Золотой горы слѣдили за ихъ движеніями. Пройдя меридіанъ Артура, отрядъ повернулъ на востокъ и повидимому началъ производить какое-то перестроеніе, когда замѣченъ былъ взрывъ подъ третьимъ броненосцемъ, двухтрубнымъ, типа *Fuji*, въ носовой части. Броненосецъ остановился, накренившись на правый бортъ и сѣлъ носомъ, выпуская много пара. Два крейсера немедленно подошли къ нему и съ Золотой горы замѣтили, что они спускали шлюпки,—затѣмъ кренъ сталъ понемногу выравниваться и видимо броненосецъ справлялся съ пробоиной. Въ это время другой броненосецъ, трехтрубный, типа *Shikishima* (*), при-

(*) Свѣдѣнія о судахъ японскаго флота приведены въ «Морск. Сборн.» 1904 г., № 3, неоф. отд., стр. 196.

близился къ мѣсту аваріи и подъ его срединой послѣдовалъ взрывъ мины, затѣмъ—второй, подобный взрыву броненосца «Петропавловскъ». Черезъ минуту онъ потонулъ. Третій броненосецъ ушелъ въ море, а крейсеры остались у мѣста гибели. Выслалъ 16 миноносцевъ тревожить непріятеля и если будетъ удобный моментъ, атаковать отдѣльныя суда. Крейсеръ «Новикъ» вышелъ въ проходъ на случай поддержки миноносцевъ, а крейсеры развели пары. Въ это время съ моря подошли 5 японскихъ крейсеровъ, открывшихъ по миноносцамъ огонь изъ всѣхъ большихъ орудій; миноносцы вернулись безъ урона. Поврежденный броненосецъ тѣмъ временемъ скрылся за горизонтомъ, заслонившись отъ преслѣдованія пришедшимъ отрядомъ крейсеровъ. Ночью былъ свѣжій вѣтеръ, зыбь. Утромъ 3-го мая къ мѣсту гибели подошли 3 миноносца, противъ которыхъ послалъ «Новикъ»; они удалились въ море. Взорвавшійся въ Кербей (*) корабль, судя по трубамъ и боевому марсу на фокъ-мачтѣ, который видно въ малую воду, повидимому—крейсеръ. При попыткѣ въ Кербей свезти десантъ, по донесенію съ берега, 3 миноносца, охранявшіе высадку, получили поврежденія отъ нашей легкой артиллеріи».

Въ тотъ же день, 7-го мая, получена была отъ генералъ-адъютанта Алексѣева другая телеграмма, служащая нѣкоторымъ дополненіемъ къ первой: —

«По свѣдѣніямъ полученнымъ отъ генерала Стесселя, попытка непріятеля высадиться 1-го мая въ бухтѣ Керръ (Kerr-bay) нами была отбита. 2-го мая, вслѣдствіе появленія значительныхъ непріятельскихъ силъ у Саньшилипу (станція ж. д.), для выясненія обстановки, въ этомъ направленіи былъ выдвинутъ отрядъ. Въ происшедшемъ 3-го мая столкновеніи выяснено, что у непріятеля около двухъ дивизій при четырехъ батареяхъ. Непріятель повидимому понесъ большія потери и пріостановилъ наступленіе. За 1-е и 3-е мая у насъ убитъ одинъ офицеръ; ранены: генералъ Надѣинъ легко и 9 офицеровъ; нижнихъ чиновъ убыло до 150.

(*) Kerr-bay—бухта къ сѣверо-востоку отъ Портъ-Артура на параллели станціи Дзиньчжоу.

Изъ частныхъ извѣстій (*) мы узнаемъ содержаніе официальнаго отчета адмирала Того, отъ 3-го мая о несчастіи постигшемъ японскій флотъ, а именно: —

«Несчастье постигло сегодня нашъ флотъ. Броненосцы *Hatsuse*, *Shikishima* и *Yashima*, крейсеръ *Kasuga* и канонерская лодка *Tatsuta* (**) въ туманную погоду стерегли непріятеля въ водахъ Портъ-Артура, когда, въ 11 час. утра, *Hatsuse* наткнулся на непріятельскую мину, при чемъ былъ поврежденъ руль броненосца. *Hatsuse* подалъ сигналъ о помощи, но въ то время, какъ мы ему посылали на помощь суда, съ *Shikishima* пришло извѣстіе, что *Hatsuse* наскочилъ на другую мину и безвозвратно погибъ. Я принимаю всѣ мѣры къ предотвращенію новыхъ несчастій».

Другая телеграмма полученная изъ Токіо передаетъ послѣдующее сообщеніе адмирала Того, въ которомъ онъ говоритъ:—

«*Hatsuse* наткнулся на мину и погибъ въ 10 миляхъ къ юго-западу отъ Ляотешана. Въ моментъ его гибели не было тумана и нигдѣ не видно было непріятеля. Мина, отъ которой погибъ броненосецъ, могла быть или заложена раньше или пущена подводною лодкой. Въ то время какъ *Hatsuse* тонулъ, 16 непріятельскихъ миноносцевъ вышли изъ порта и пустились въ погоню за нашею эскадрой, но крейсеры *Akashi*, *Chiyoda*, *Akitsushima* и *Takasaga* и канонерскія лодки *Oshima* и *Akagi* отбили ихъ атаку, заставили ихъ возвратиться въ гавань и облегчили намъ возможность спасти часть экипажа. Эти свѣдѣнія получены мною при помощи безпроволочнаго телеграфа и подтверждены лично мичманомъ съ *Tatsuta* (минная лодка) и командиромъ миноносца отправленнаго за справками навстрѣчу броненосца *Yashima*. Телеграмма отъ 5-го мая сообщаетъ, что 4-го мая туманъ исчезъ и всѣ японскія эскадры и флотиліи сошлись въ условленномъ мѣстѣ. Подтвердилось, что *Hatsuse* наскочилъ на непріятельскую мину».

Дѣло о гибели японскихъ броненосцевъ, повидимому, еще не получило окончательнаго разъясненія. Въ «*Moniteur de la*

(*) Русское телеграфное агентство.

(**) Свѣдѣнія о свойствѣ этихъ судовъ приведены въ «Морск. Сборн.» 1904 г., № 3, неоф. отд., стр. 195—196.

Flotte» (*) приводится слѣдующее сообщеніе адмирала Того полученное въ японскомъ посольствѣ: —

Токіо, 7 (20)-го мая. «Съ сожалѣніемъ сообщаю вамъ о третьемъ несчастьѣ: въ 5 час. утра, въ воскресенье (по расчету 2 (15)-го мая), я получилъ отъ адмирала Дью телеграмму такого содержанія»:—

«Сегодня, въ 5 час. утра, въ то время какъ мы возвращались съ блокады отъ Портъ-Артура, мы встрѣтили туманъ очень густой къ сѣверу отъ мыса Чантунгъ. Крейсеръ *Kasuga* имѣлъ столкновеніе съ *Yoshino* (крейсеръ), который потонулъ. Шлюпки съ *Kasuga* спасли 90 челов.».

«Туманъ продолжалъ держаться очень густой».

«Этотъ день былъ очень несчастливъ для нашего флота».

«Въ то время какъ флотъ наблюдалъ за непріятелемъ въ виду Портъ-Артура, броненосецъ *Hatsuse* наткнулся на русскую автоматическую мину. Онъ имѣлъ поврежденіе въ рулѣ и просилъ сигналомъ о поданіи помощи. Ему было послано судно, но онъ натолкнулся на другую мину и немедленно потонулъ».

«*Hatsuse* находился въ это время въ 10 миляхъ отъ мыса Ляотешанъ. На виду не было ни одного непріятельскаго судна, и гибель *Hatsuse* должна была произойти или отъ мины или отъ подводной лодки. 300 офицеровъ и матросовъ были спасены нашими судами, въ томъ числѣ адмиралъ Нашиба и капитанъ Накао. Броненосецъ потонулъ черезъ полчаса».

«Въ то время какъ онъ тонулъ, 16 русскихъ миноносцевъ подошли туда, но были отбиты нашимъ флотомъ».

Число офицеровъ и унтеръ-офицеровъ погибшихъ на *Hatsuse* и *Yoshino*—67, изъ которыхъ 4 капитана.

Команда на обоихъ погибшихъ судахъ состояла изъ 1 160 челов., изъ числа которыхъ спасено было только 390, и слѣдовательно, погибло 770 челов.

Если сопоставить—сказано въ журналѣ «*Moniteur*»:—донесеніе адмирала Витгефта относительно двухтрубнаго броненосца типа *Fuji*, который задѣлъ подводную мину, накренился на

(*) Отъ 15 (28)-го мая, № 21.

правый бортъ и былъ взятъ на буксиръ двумя крейсерами — съ депешей адмирала Того, въ которой онъ говоритъ о *Yoshino*, упоминая, что онъ возвѣщаетъ «третье несчастіе», можно думать, что двухтрубный японскій броненосецъ получилъ поврежденія довольно тяжкія.

Слѣдуетъ также замѣтить, что всѣ извѣстія о выходѣ русскихъ судовъ изъ порта свидѣтельствуютъ, что они въ этомъ отношеніи не встрѣчаютъ никакихъ препятствій.

В. Головачовъ.

МОРСКАЯ ХРОНИКА.

МОРСКОЕ ДѢЛО ЗА ГРАНИЦЕЮ.

Военное судостроеніе за границею и иностранные флоты: Испытанія англійскаго эскадреннаго броненосца *Swiftsure*; спускъ англійскаго бронированнаго крейсера *Argyll*; спускъ англійскаго истребителя миноносцевъ *Ribble*; увеличеніе за послѣдніе годы стоимости, приходящейся на 1 т. судна; новое судостроеніе во французскомъ флотѣ; затянувшіяся испытанія французскихъ судовъ; французскій бронированный крейсеръ *Jeanne d'Arc*; спускъ французскаго бронированнаго крейсера *Victor Hugo*; испытанія французскихъ бронированныхъ крейсеровъ *Gloire* и *Conde*; упраздненіе морского воздухоплавательнаго парка въ Лагубранѣ; предполагаемый составъ и распредѣленіе французской подвижной обороны въ 1905 г.; бюджетъ австро-венгерскаго флота на 1904 г.; спускъ австро-венгерскаго эскадреннаго броненосца *Erzherzog Friedrich*; бюджетъ итальянскаго флота на 1904—05 г.; спускъ голландскаго боевого судна *Hertog Hendrik*; спускъ мексиканской канонерской лодки *Bravo*; испытанія мексиканской канонерской лодки *Vera Cruz*. **Несчастные случаи на судахъ**: Гибель китайскаго палубнаго крейсера *Hai-Tien*. **Артиллерія**: Новыя французскія судовыя орудія.

Военное судостроеніе за границею и иностранные флоты.

Испытанія англійскаго эскадреннаго броненосца *Swiftsure*. Испытанія эти, ожидавшіяся съ большимъ интересомъ, такъ какъ они должны были подкрѣпить результаты, полученные на испытаніяхъ другого изъ бывшихъ чилійскихъ броненосцевъ, *Triumph*, испытывавшагося при условіяхъ нѣсколько отличныхъ отъ принятыхъ въ Англіи, дали хорошіе и вполнѣ аналогичные съ первыми испытаніями результаты.

25-го марта (н. ст.) произведена была 30-часовая проба при развитіи машинами $^3/_5$ ихъ полной мощности. Среднее углубленіе броненосца равнялось 24,8 ф. (на 0,3 ф. больше нормальнаго); на морѣ было волненіе. Въ среднемъ изъ четырехъ пробѣговъ по мѣрной милѣ получилась скорость хода въ $17^1/_2$ узл., при 130 оборотахъ винтовъ и развитіи машинами 8 679 инд. с.

29-го марта была произведена 6-часовая проба полнымъ ходомъ, при углубленіи броненосца въ 24,6 ф.

На пробѣгахъ по мѣрной милѣ получилась средняя скорость хода въ 20,05 узл., при 151 оборотѣ и 13 470 инд. с. Въ среднемъ за 6 часовъ машины развили 14 018 инд. с. (контрактная мощность 12 500 инд. с.). Замѣчательно, что и для *Swiftsure* эта проба продолжалась только 6 часовъ, вмѣсто обычныхъ 8. Но работа судовыхъ механизмовъ и особенно котловъ давала право съ увѣренностью заключить, что этотъ броненосецъ, какъ и *Triumph*, могъ бы прекрасно выдержать и два послѣдніе часа пробы.

Затѣмъ были успѣшно произведены многочисленныя и тщательныя испытанія орудій и минныхъ аппаратовъ.

Сэръ Эдуардъ Ридъ, авторъ проекта этихъ двухъ броненосцевъ, сдѣлалъ по поводу ихъ весьма интересный докладъ въ Обществѣ корабельныхъ архитекторовъ, вызвавшій жаркія возраженія со стороны сэра Вильяма Уайта и другихъ присутствовавшихъ на докладѣ лицъ.

Спускъ англійскаго бронированнаго крейсера *Argyll*. 3-го марта (н. ст.), на верфи Скотта, въ Гринокѣ, состоялся спускъ на воду названнаго крейсера, принадлежащаго къ группѣ, ведущей свое начало отъ класса *County* и заключающей въ себѣ еще пять крейсеровъ: *Antrim*, *Carnarvon*, *Devonshire*, *Hampshire* и *Roxburg*, изъ числа которыхъ остается еще пока на стапелѣ одинъ лишь *Devonshire*. Главныя размѣренія этихъ судовъ:—

Длина	450 ф.
Ширина.	68,5 »
Среднее углубленіе	24,8 »
Водоизмѣщеніе.	10 700 т.

Артиллерійское вооруженіе будетъ состоять изъ четырехъ 7,48-д., шести 5,9-д., двухъ 3-д. и двадцати трехъ 47-м.-м. пушекъ и двухъ пулеметовъ Максима.

Скорость хода—22,5 узл.

Спускъ англійскаго истребителя миноносцевъ *Ribble*. 19-го марта (н. ст.), на верфи Джарроу, въ Попларѣ, спущенъ на воду истребитель миноносцевъ *Ribble*, одинаковый съ

ранѣе построенными тамъ же *Teviot* (*) и *Usk*. Эти истребители принадлежатъ къ группѣ, состоящей изъ четырехъ одинаковыхъ судовъ, въ 225 ф. длиной и 23 ф. 6 д. шириной. Ихъ машины—четырехцилиндровыя, тройного расширенія; паровые котлы, числомъ 4,—системы Ярроу, съ трубками малаго діаметра. Ожидаемая скорость хода на испытаніи—25,5 узл.

Увеличеніе за послѣдніе годы стоимости, приходящейся на 1 т. судна. По поводу обсуждаемаго нынѣ во Франціи общеинтереснаго вопроса о быстромъ прогрессивномъ увеличеніи за послѣднее время стоимости военныхъ судовъ журналъ «*Rivista Marittima*» приводитъ изъ «*United Service Gazette*» помѣщаемую ниже табличку стоимости 1 т. нѣсколькихъ эскадренныхъ броненосцевъ и бронированныхъ крейсеровъ, построенныхъ въ самое послѣднее время и лѣтъ 12 назадъ или около того.

	Стоимость 1 т., во франкахъ,		Суда, къ которымъ относятся приведенныя цифры.
	въ 1890—92 гг.	теперь.	
Эскадренные броненосцы:			
Англія	1 700 (1)	2 240 (2)	(1) *Royal Sovereign.*
Франція	2 350	2 850 (3)	(2) *King Edward VII.*
Россія.	1 890	2 520	(3) *Patrie.*
Германія.	1 660	2 270	
С.-А. Соед. Штаты . .	—	2 450	
Бронированные крейсеры:			
Англія.	(1 510 (4))	2 110 (6)	(4) *Australia* (1886 г.).
Франція	1 390 (5)	2 420 (7)	(5) *Duke of Edinburgh.*
Россія.	1 690	2 520	(6) *Dupuy-de-Lôme.*
Германія.	—	2 430 (8)	(7) *Ernest Rénan.*
С.-А. Соед. Штаты . .	—	2 270	(8) Типа *Deutschland.*

(*) См. «Морск. Сборн.» 1904 г., № 2, морск. хрон., стр. 20.

Новое судостроеніе во французскомъ флотѣ. Въ 1905 г. въ постройкѣ будетъ находиться 31 малымъ судномъ меньше, чѣмъ въ текущемъ году, такъ какъ 20 заложенныхъ въ 1901 г. подводныхъ лодокъ по 68 т. водоизмѣщеніемъ будутъ закончены въ этомъ году, къ концу котораго будутъ также готовы и вообще всѣ постройки, начатыя раньше вступленія въ силу закона о флотѣ 1900 г. Распредѣленіе новыхъ построекъ:—

РОДЪ СУДОВЪ.	Къ постройкѣ		Въ постройкѣ		Въ достройкѣ		Всего.
	въ казенныхъ адмиралтействахъ.	на частныхъ верфяхъ.	въ казенныхъ адмиралтействахъ.	на частныхъ верфяхъ.	въ казенныхъ адмиралтействахъ.	на частныхъ верфяхъ.	
Эскадренныхъ броненосцевъ	—	—	1	4	1	—	6
Бронированныхъ крейсеровъ	1	—	3	1	1	—	6
Истребителей миноносцевъ	4	—	7	1	—	—	12
Миноносцевъ	—	20	10	45	—	21	96
Подводныхъ лодокъ . .	8	—	23	—	—	—	31
Итого	33		95		23		151

Закономъ о флотѣ 1900 г. была предусмотрѣна постройка пяти бронированныхъ крейсеровъ, первый изъ числа которыхъ долженъ быть готовъ въ концѣ текущаго года, затѣмъ одинъ крейсеръ назначенъ къ постройкѣ въ 1904 г. и кредитъ на постройку еще одного крейсера внесенъ въ смѣты на 1905 г. (проектъ этого крейсера еще не выработанъ окончательно).

Истребители миноносцевъ будутъ принадлежать къ типу *Stylet*: водоизмѣщеніе—335,8 т., мощность машины—6 800 инд. с., скорость хода—28 узл., радіусъ дѣйствій при 10-узл. ходѣ—2 300 миль, радіусъ дѣйствій при полномъ ходѣ—217 миль,

одна 6,5-с.-м. и шесть 4,7-с.-м. скорострѣльныхъ пушекъ, два минные аппарата, 4 офицера и 58 нижнихъ чиновъ.

Ожидаютъ, что эскадренный броненосецъ *République* и бронированный крейсеръ *Jules Ferry* поступятъ въ наличіе флота въ теченіе 1905 г.

На новыхъ судахъ будутъ устроены вмѣсто круглыхъ четыреугольные боевые марсы, вооруженіе которыхъ будетъ усилено двумя 4,7-с.-м. скорострѣльными пушками.

Затянувшіяся испытанія французскихъ судовъ. Въ представленномъ недавно французской бюджетной комиссіи документѣ приведенъ перечень новѣйшихъ судовъ, испытанія которыхъ затянулись болѣе или менѣе значительно дольше предполагавшагося срока.

Родъ и имя судна.	Продолжительность пробы, предполагавшаяся.	дѣйствительная.
Эскадренный броненосецъ *Suffren*	3 мѣсяца,	1 годъ,
Броненос. берегов. обороны *Henri IV*	3 »	$8^2/_3$ мѣсяца,
Бронированный крейсеръ *Gloire*	9 »	1 годъ,
» » *Marseillaise*	9 »	$10^1/_3$ мѣсяцевъ,
» » *Sully*	6 »	1 годъ,
» » *Gueydon*	6 »	8 мѣсяцевъ,
» » *Dupleix*	6 »	$8^1/_3$ »
» » *Desaix*	5 »	1 годъ,
» » *Kléber*	5 »	1 »
» » *Amiral Aube*	6 »	$8^1/_2$ мѣсяцевъ,
Крейсеръ *Jurien de la Gravière*	3 »	$5^1/_2$ »

Французскій бронированный крейсеръ *Jeanne d'Arc.* Крейсеръ этотъ, уже принятый теперь въ казну, все еще не можетъ выйти изъ стадіи испытаній. Для повышенія его быстроходности на немъ были недавно укорочены боковые кили, но это отразилось лишь увеличеніемъ хода на 0,1 узла. Для достиженія крейсеромъ ожидавшейся отъ него скорости хода (до сихъ поръ онъ не развивалъ больше 22 узл.) придется вѣроятно перемѣнить на немъ гребные винты. Въ другихъ отношеніяхъ крейсеръ оказался удачнымъ, онъ легко переходитъ съ 10-на 15-узл. ходъ, переходъ съ 15 узл. на 20 также не

требуетъ много времени, что объясняется прекраснымъ дѣйствіемъ установленныхъ на немъ котловъ Никлосса.

Спускъ французскаго бронированнаго крейсера *Victor Hugo*. 30-го марта (н. ст.), въ Лорьянѣ состоялся спускъ на воду названнаго крейсера, принадлежащаго вмѣстѣ съ *Jules Ferry* къ группѣ, ведущей свое начало отъ *Léon Gambétta*. Главныя размѣренія этихъ судовъ:—

Полная длина.	148,35 м.
Длина между перпендикулярами . . .	146,50 »
Ширина	21,40 »
Углубленіе	8,20 »
Водоизмѣщеніе	12 600 т.

Броневая защита состоитъ прежде всего изъ броневой палубы, идущей отъ форштевня почти до самой кормовой оконечности и имѣющей толщину въ 170 м.-м.; палуба эта на 2,30 м. подымается надъ ватерлиніей. Борты одѣты 56-м.-м. броней на всемъ протяженіи между форштевнемъ и кормовою башней и по высотѣ—до главной палубы; башни главныхъ орудій защищены 200-м.-м. броней, башни второстепенныхъ орудій—120-м.-м. броней и казематы второстепенныхъ орудій—140-м.м.; кромѣ всего этого, имѣются двѣ предохранительныя отъ осколковъ палубы.

Артиллерійское вооруженіе имѣетъ такой составъ:—Четыре 194-м.-м. орудія, установленныя попарно въ двухъ башняхъ (носовой и кормовой) на высотѣ 9,35 м. и 6,95 м. надъ ватерлиніей; шестнадцать 164-м.-м. пушекъ, изъ числа которыхъ четыре помѣщены въ отдѣльныхъ казематахъ на верхней палубѣ и остальныя двѣнадцать—попарно въ шести поворотныхъ башняхъ, на той же палубѣ, по три башни на бортъ; двадцать двѣ 47-м.-м. пушки.

Минное вооруженіе состоитъ изъ пяти аппаратовъ, изъ которыхъ три—надводные и два—подводные.

Судовые механизмы состоятъ изъ трехъ машинъ тройного расширенія, питаемыхъ паромъ котлами Бельвиля и могущихъ развивать въ совокупности до 27 500 инд. с., соотвѣтственно чему ожидается ходъ въ 22 узла; запасъ угля—1 320 т.

Испытанія французскихъ бронированныхъ крейсеровъ *Gloire* и *Conde*. Первый изъ названныхъ крейсеровъ при развитіи ею машинами 6 510 инд. с. далъ ходъ въ 16,37 узл., при чемъ часовой расходъ угля на 1 инд. с. равнялся 0,770 к.-гр. На послѣдовавшей затѣмъ 6-часовой пробѣ при работѣ только двухъ машинъ было развито 6 665 инд. с., при чемъ крейсеръ имѣлъ ходъ въ 16,06 узл. и часовой расходъ угля на 1 инд. с. равнялся 0,785 к.-гр. Въ теченіе одного часа съ успѣхомъ примѣнялось для опыта смѣшанное отопленіе.

Другой крейсеръ того же типа, *Conde*, на начатыхъ имъ испытаніяхъ при развитіи машинами 2 065 инд. с. держалъ ходъ въ 10,5 узл., при часовомъ расходѣ угля на 1 инд. с. равнымъ 0,726 к.-гр. Этому ходу и расходу угля соотвѣтствуетъ радіусъ дѣйствій приблизительно въ 11 000 миль. На другомъ испытаніи, при развитіи машинами 13 632 инд. с., получилась скорость хода въ 19,6 узл.

Упраздненіе морского воздухоплавательнаго парка въ Лагубранѣ. Недавно состоялось распоряженіе объ упраздненіи находившагося въ Лагубранѣ воздухоплавательнаго парка, принятое на основаніи доклада комиссіи, признавшей, что паркъ этотъ не могъ принести французскому флоту никакой пользы. Мѣра эта горячо обсуждается во французской печати.

Предполагаемый составъ и распредѣленіе французской подвижной обороны въ 1905 году. Въ приложенной таблицѣ показанъ, на основаніи данныхъ, приведенныхъ въ приложеніи къ новымъ смѣтамъ французскаго морского министерства, составъ и распредѣленіе подвижной обороны, какъ они намѣчены для 1905 г.

Судовой составъ французской подвижной обороны на 1905 г.

ПОРТЫ.	Въ кампаніи.				Въ вооруженномъ резервѣ.				Въ резервѣ.				Блокшиповъ.	Подводныхъ лодокъ.	
	Минныхъ крейсеровъ, минныхъ лодокъ.	Миноносцевъ. Эскадренныхъ.	Миноносцевъ. I класса.	Миноносцевъ. II класса.	Минныхъ крейсеровъ, минныхъ лодокъ.	Миноносцевъ. Эскадренныхъ.	Миноносцевъ. I класса.	Миноносцевъ. II класса.	Минныхъ крейсеровъ, минныхъ лодокъ.	Миноносцевъ. Эскадренныхъ.	Миноносцевъ. I класса.	Миноносцевъ. II класса.		Подводныхъ лодокъ.	Полуподводныхъ лодокъ.
Дюнкирхенъ	1	—	6	—	—	1	6	—	—	—	2	—	—	4	—
Шербургъ	1	2	7	2	2	—	12	—	—	—	5	6	—	2	7
Серванъ	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Аберврахъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Брестъ	1	3	5	3	2	6	6	—	—	—	2	7	—	6	1(**)
Лорьянъ	1	1	2	2	1	—	6	—	—	—	2	3	—	—	—
Рошфоръ	1	—	3	1	1	—	6	—	—	—	4	2	—	—	—
Тулонъ	1	4	4	9 1 кат.	2	6	6	—	—	2	10	10 3— III кл.	—	—	—
Портъ-Вендре	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Аячіо	1	—	7	—	1	1	7	—	—	2	—	—	—	—	—
Бонифачіо													1	—	—
Басгія													1	—	—
Оранъ	1	—	6	—	1	—	6	—	—	—	2	—	—	—	—
Алжиръ	1	—	3	—	—	—	3	—	—	—	1	—	—	2	—
Бизерта	1	2	6	—	1	—	6	—	—	1	2	—	—	4	—
Гулеттъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Зусса	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Рахъ-Дуа	1	—	4	—	—	—	4	1— III кл. 2 кат.	—	—	2	1— III кл.	—	2	—
Сайгонъ															
Тонкинъ	1(*)	—	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	2	—
Діэго-Суарецъ	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	2	—
Итого	12	12	61	17 1 кат.	11	14	78	1— III кл. 2 кат.	—	5	32	28 4— III кл.	4	28	8

Кромѣ того, въ кампанію будутъ назначены, для испытаній, подводныя лодки: *Q41* (на 5 мѣсяцевъ), *Q42* (на 4 мѣсяца), *Q43* (на 2 мѣсяца), *Aigrette* (на 1 мѣсяцъ), *Cicogne* (на 4 мѣсяца).

(*) На 3 мѣсяца. (**) На 7 мѣсяцевъ.

Бюджетъ австро-венгерскаго флота на 1904 годъ. Въ новомъ бюджетѣ австро-венгерскаго флота обыкновенные расходы исчислены въ суммѣ 39 439 450 кронъ (*) (противъ 1903 г. увеличеніе на 4 610 510 кр.) и чрезвычайные—въ суммѣ 10 586 960 кр. (противъ 1903 г. уменьшеніе на 3 524 920 кр.), что даетъ общій итогъ въ 50 026 410 кр. По отдѣльнымъ статьямъ расходы эти распредѣляются, по словамъ журнала «*Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens*», слѣдующимъ образомъ:—

Обыкновенные расходы.

		Кроны.
Статья 1.	Жалованье офицерскихъ чиновъ . .	4 238 100
» 2.	Денежное и вещевое довольствіе нижнихъ чиновъ	3 382 920
Статья 3.	Береговые расходы	1 884 830
» 4.	Плаванія судовъ	4 541 190
» 5.	Морскія учрежденія:—	
	A. Гидрографическое управленіе съ морскою библіотекой.	76 130
	B. Морская академія	217 940
	C. Морская реальная прогимназія и народное и профессіональное училище	5 790
	D. Морской госпиталь	224 320
» 6.	Содержаніе, обновленіе и эксплоатація матеріальной части флота:—	
	A. Заготовленіе матеріаловъ, содержаніе и ремонтъ матеріальной части флота и текущіе расходы адмиралтейства и подвѣдомственныхъ ему учрежденій.	7 312 270
	B. Расходы по заготовленію матеріаловъ, содержанію и ремонту матеріальной части и пр., производимые внѣ адмиралтейства	

(*) Австро-венгерская крона имѣетъ одинаковую цѣнность съ франкомъ.

		Кроны.
С.	Постройка судовъ и машинъ:—	
	§ 1. Крейсеръ *St. Georg* приблизительно въ 7 300 т. водоизмѣщеніемъ; изъ кредита въ 11 785 050 кр. пятое назначеніе	2 600 000
	§ 2. Эскадренный броненосецъ *Erzherzog Karl* въ 10 600 т. водоизмѣщеніемъ; изъ кредита въ 17 400 000 кр. четвертое назначеніе	4 200 000
	§ 3. Эскадренный броненосецъ *B* приблизительно въ 10 600 т. водоизмѣщеніемъ; изъ кредита въ 17 400 000 кр. третье назначеніе	4 000 000
	§ 4. Эскадренный броненосецъ *C* приблизительно въ 10 600 т. водоизмѣщеніемъ, строящійся на замѣну *Novara*; изъ примѣрнаго кредита въ 17 400 000 кр. первое назначеніе	2 200 000
Статья	7. Артиллерійская и минная матеріальная часть	1 228 000
»	8. Береговыя и гидротехническія сооруженія.	707 770
»	9. Особые расходы	538 840
»	10. Пенсіи и пособія	2 326 350
	Итого	39 684 450
	А за вычетомъ поступленій на сумму	245 000
	Остается . . .	39 439 450

Чрезвычайные расходы.

Къ статьѣ 5. Морскія учрежденія:—

§ 1. На покупку учебныхъ средствъ и пособій для наглядnаго обу-

	Кроны.
ченія въ морской академіи и морскихъ школахъ (продолженный кредитъ)	10 000
§ 2. На покупку досокъ для печатанія картъ; изъ кредита въ 10 000 кр. первое назначеніе	2 100
§ 3. На новое изданіе каталога морской библіотеки; изъ кредита въ 12 000 кр. первое назначеніе	6 000
Къ статьѣ 6. Содержаніе, обновленіе и эксплоатація матеріальной части флота:—	
A. Содержаніе и ремонтъ матеріальной части флота:—	
§ 1. Стальной пловучій докъ, съ производствомъ необходимыхъ работъ на берегу; изъ кредита въ 4 500 000 кр. третье назначеніе	100 000
C. Постройка судовъ и машинъ:—	
§ 1. Боевое судно *Arpád* въ 8 340 т. водоизмѣщеніемъ; изъ кредита въ 12 756 430 кр. шестое и послѣднее назначеніе . .	185 000
§ 2. Боевое судно *Babenberg* въ 8 340 т. водоизмѣщеніемъ; изъ кредита въ 12 905 000 кр. пятое и послѣднее назначеніе.	2 475 480
§ 3. Два дунайскіе монитора и пять дозорныхъ лодокъ; изъ кредита въ 3 400 000 т. третье назначеніе	750 000

		Кроны.
Къ статьѣ 7.	Артиллерійская и минная матеріальная часть:—	
	Орудія, станки, орудійная принадлежность, ручное оружіе съ принадлежностью боевые припасы, мины неподвижныя и самодвижущіяся и предметы по электротехникѣ: —	
§ 1.	Орудія и пр. для вооруженія боевого судна *Babenberg*; изъ кредита въ 3 100 000 кр. четвертое и послѣднее назначеніе	500 000
§ 2.	Орудія и пр. для вооруженія крейсера *St. Georg*; изъ увеличеннаго до 2 750 000 кр. кредита четвертое назначеніе	700 000
§ 3.	Орудія и пр. для вооруженія эскадреннаго броненосца *Erzherzog Karl*; изъ увеличеннаго до 5 070 000 кр. кредита второе назначеніе . .	1 300 000
§ 4.	Орудія и пр. для вооруженія эскадреннаго броненосца *B*; изъ кредита въ 5 070 000 кр. первое назначеніе	800 000
§ 5.	Орудія и пр. для вооруженія двухъ дунайскихъ мониторовъ и пяти дозорныхъ лодокъ; изъ примѣрнаго кредита въ 520 000 кр. первое назначеніе	400 000
§ 6.	8-м.-м. магазинныя винтовки съ полною принадлежностью.	48 000
§ 7.	Магазинные пистолеты съ принадлежностью; изъ кредита въ 224 000 кр. второе назначеніе	33 790

		Кроны.
§ 8.	Боевые припасы для орудій боевого судна *Arpád*; изъ кредита въ 2 020 000 кр. четвертое и послѣднее назначеніе	600 000
§ 9.	Боевые припасы для орудій боевого судна *Babenberg*; изъ кредита въ 2 230 000 кр. третье назначеніе	650 000
§ 10.	Боевые припасы для орудій крейсера *St. Georg*; изъ кредита въ 2 600 000 кр. второе назначеніе	500 000
§ 11.	Боевые припасы для орудій эскадреннаго броненосца *Erzherzog Karl*; изъ примѣрнаго кредита въ 3 400 000 кр. первое назначеніе	300 000
§ 12.	Боевые припасы для 15-с.-м. скорострѣльныхъ пушекъ; изъ кредита въ 1 400 000 кр. четвертое назначеніе . . .	110 000
§ 13.	Мины загражденія и противоминныя сѣтевыя загражденія.	180 000
§ 14.	Аппараты для безпроволочнаго телеграфированья, съ принадлежностью	60 000

Къ статьѣ 8. Береговыя и гидротехническія сооруженія: —

А. Различныя постройки:—

§ 1.	Продолженіе работъ по устройству въ Теодо угольной и минной станціи; изъ примѣрнаго кредита въ 1 800 000 кр. шестое назначеніе	140 000

		Кроны.
§ 2.	Постройка въ Полѣ дома для рабочихъ, со службами, вмѣсто назначеннаго къ сносу рабочаго барака № 229, и планировка мѣстности; изъ кредита въ 100 000 кр. второе и послѣднее назначеніе . .	50 000
§ 3.	Пристройка къ зданію адмиралтейства въ Полѣ и расширеніе соотвѣтствующей набережной; изъ увеличеннаго до 290 000 кр. кредита второе и послѣднее назначеніе . .	186 000
§ 4.	Постройка второго крыла изоляціоннаго павильона въ морскомъ госпиталѣ въ Полѣ .	36 000
§ 5.	Постройка въ Полѣ зданія для помѣщенія управленія миноносцами и работы по приспособленіи наличныхъ магазинныхъ и мастерскихъ зданій; изъ кредита въ 91 000 кр. первое назначеніе	40 000
§ 6.	Отдѣлка помѣщеній морской академіи въ Фіуме; изъ кредита въ 188 000 кр. первое назначеніе	70 000
§ 7.	Расширеніе морского дѣтскаго сада въ Полѣ	25 000
§ 8.	Новыя постройки, приспособленія и отдѣлки помѣщеній, вызываемыя преобразованіемъ школъ машинистовъ; изъ кредита въ 200 000 кр. первое назначеніе	54 000

	Кроны.
Къ статьѣ 9. Особые расходы:—	
§ 1. На покрытіе типографскихъ и другихъ расходовъ по изданію служебныхъ книгъ и разныхъ печатныхъ произведеній (продолженный кредитъ) . .	40 000
§ 2. Расходы по содержанію въ Китаѣ наблюдательнаго отряда	235 590
Итого . . .	10 586 960

Добавочные кредиты на 1903 г.

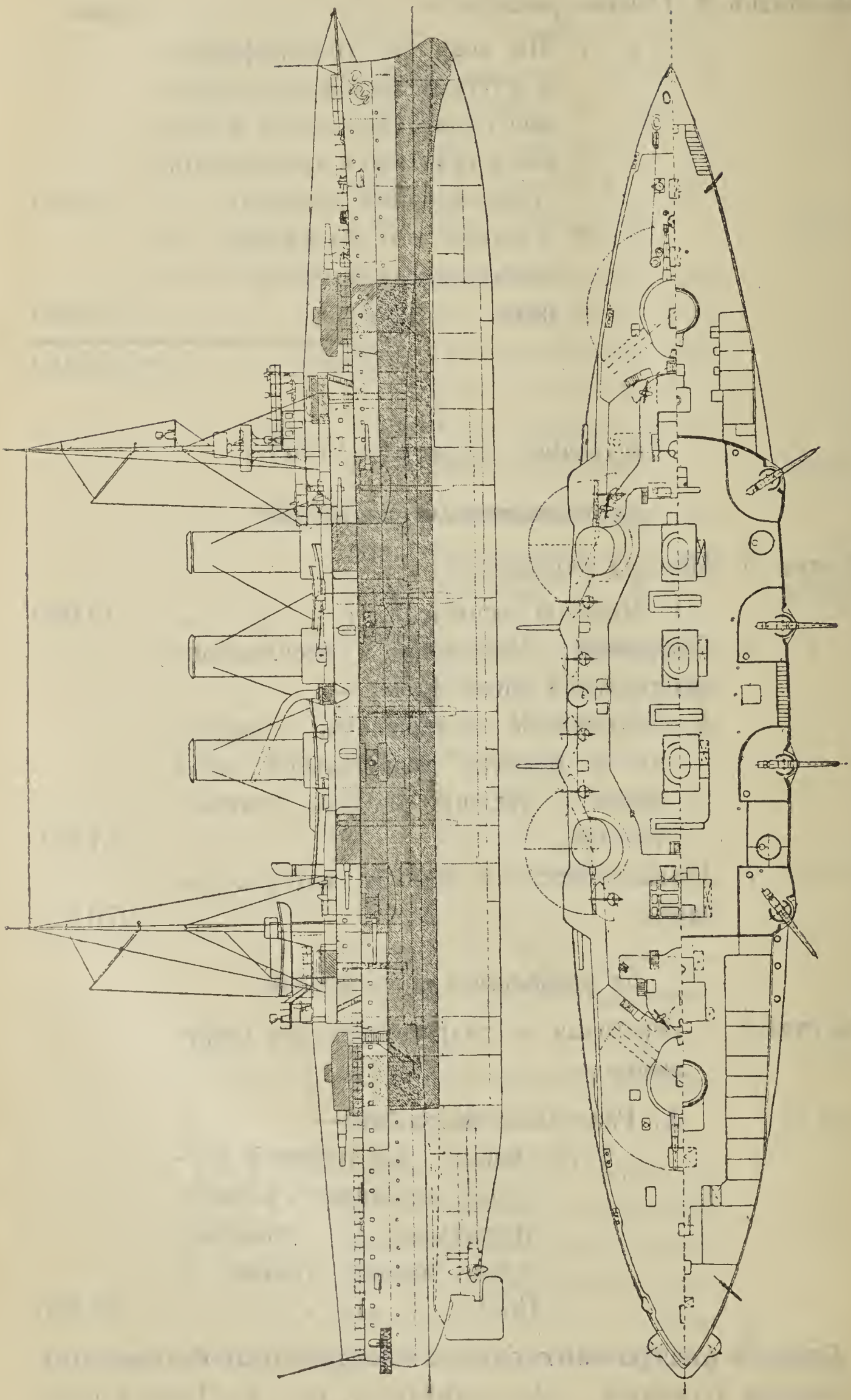
Къ обыкновеннымъ расходамъ.

Статья 5. Морскія учрежденія:—	
D. Морской госпиталь.	12 000
» 6. Содержаніе, обновленіе и эксплоатація матеріальной части флота:—	
A. Заготовленіе матеріаловъ, содержаніе и ремонтъ матеріальной части флота и текущіе расходы адмиралтейства.	451 500
» 7. Артиллерійская и минная матеріальная часть	270 800

Къ чрезвычайнымъ расходамъ.

Къ статьѣ 8. Береговыя и гидротехническія сооруженія:—	
A. Различныя постройки:—	
§ 10 (новый). На покрытіе расходовъ, вызванныхъ мѣрами, принятыми для снабженія водою военной гавани въ Полѣ	80 000

Спускъ австро-венгерскаго эскадреннаго броненосца *Erzherzog Friedrich.* 30-го апрѣля (н. ст.) въ Тріестѣ былъ



Австро-венгерскій эскадренный броненосецъ *Erzherzog Friedrich.*

спущенъ на воду названный эскадренный броненосецъ австро-венгерскаго флота, одинаковый съ недавно спущеннымъ тамъ же броненосцемъ *Erzherzog Karl* (*); третій броненосецъ того же типа начатъ постройкою, въ Тріестѣ же, въ началѣ марта с. г. Главныя размѣренія этихъ судовъ:—

Длина между перпендикулярами . . .	118,55 м.
Наибольшая ширина	21,72 »
Среднее углубленіе	7,48 »
Водоизмѣщеніе	10 600 т.

Бюджетъ итальянскаго флота на 1904—1905 годъ. Журналъ «*Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens*» приводитъ слѣдующія извлеченія изъ новыхъ смѣтъ итальянскаго морского министерства.

I. Обыкновенные расходы.

Общіе расходы.

§		1903—1904 г.	1904—1905 г.
		Итальянскія лиры.	
1 и 2.	Министерство; содержаніе личнаго состава	1 076 730	1 075 740
3.	Министерство; служебные расходы	63 300	63 300
4 и 5.	Высшій морской совѣтъ. . .	30 922,50	30 922,50
6 и 7.	Почтовые и телеграфные расходы	25 000	27 000
8 и 9.	Типографскіе и канцелярскіе расходы	168 850	234 850
10.	Мелочные расходы	700	700
12.	Судебные расходы	2 000	2 000
13.	Различные расходы	4 000	4 000
14 и 15.	Пособія	76 000	76 000
16.	Непредвидѣнные расходы . .	20 000	20 000
	Итого общихъ расходовъ .	1467502,50	1534512,50

(*) См. «Морск. Сборн.» 1904 г., № 3, морск. хрон., стр. 7.

Расходы на отставныхъ чиновъ.

§		1903—1904 г.	1904—1905 г.
		Итальянскія лиры.	
17.	Пенсіи	5 800 000	5 800 000
18.	Отправка на родину	30 000	30 000
	Итого расходовъ на отставныхъ.	5 830 000	5 830 000

Расходы по коммерческому флоту.

19 и 20.	Портовыя управленія. . . .	1 151 750	1 145 750
21.	Содержаніе зданій и морскихъ врачебныхъ учрежденій . .	57 000	57 000
22.	Наемъ помѣщеній подъ портовыя управленія.	17 000	18 000
23.	Различные расходы	106 000	111 000
24.	Субсидіи учебнымъ заведеніямъ коммерческаго флота . . .	218 572	218 572
25.	Расходы на лицъ, потерпѣвшихъ крушеніе.	30 000	30 000
26.	Судостроительныя преміи и преміи за плаваніе пароходовъ и парусныхъ судовъ	8 000 000	8 000 000
	Итого расходовъ по коммерческому флоту	9 580 322	9 580 322

Расходы по военному флоту.

27.	Суда, находящіяся въ кампаніи, резервѣ, вооруженномъ резервѣ, вооруженіи и пр. .	6 070 000	6 070 000
28.	Корпусъ флотскихъ офицеровъ.	3 660 000	3 660 000
29.	Корпусъ морскихъ инженеровъ (судостроители и механики).	1 351 000	1 351 000
30.	Корпусъ морскихъ комиссаровъ.	819 000	829 000
31.	Морскіе врачи	690 000	690 000

§		1903—1904 г. Итальянскія лиры.	1904—1905 г.
32.	Денежное довольствіе нижнихъ чиновъ	12 600 000	12 900 000
33.	Наградныя деньги и добавочное содержаніе нижнихъ чиновъ.	2 106 000	2 394 000
34.	Сверхштатные чиновники . .	120 000	120 000
35 и 36.	Техники гражданскаго званія.	1 399 040	1 415 920
37 и 38.	Личный составъ счетной части, караульщики и магазинные сторожа	1 482 000	1 489 310
39.	Королевская полиція . . .	283 000	282 000
40 и 41.	Семафорная и почтово-голубиная службы.	535 000	543 000
42.	Мѣстная оборона береговыхъ укрѣпленій; личный составъ.	350 000	360 000
43.	Продовольствіе судовыхъ и береговыхъ командъ	8 400 000	8 600 000
44.	Морскія казармы, караульные дома, освѣщеніе	207 000	207 000
45.	Попеченіе о больныхъ и больничные матеріалы	548 000	548 000
46.	Почетные подарки	15 000	15 000
47.	Каменный уголь и другіе роды топлива для судовъ . . .	6 000 000	6 000 000
48.	Судовые расхожіе матеріалы .	1 700 000	1 700 000
49.	Личный составъ на морскихъ строительныхъ и крѣпостныхъ работахъ	107 480	110 500
50 и 51.	Морскія учебныя заведенія . .	332 400	322 100
52.	Стипендіи въ морской академіи и механическомъ училищѣ .	67 932,55	54 016,45
53—55.	Гидрографическая часть. . .	292 462	296 662
56.	Судебная часть	32 000	32 000
57.	Разъѣзды по дѣламъ службы и командировки	600 000	600 000
58.	Транспортировка грузовъ . .	125 000	125 000

§		1903—1904 г.	1904—1905 г.
		Итальянскія лиры.	
59.	Содержаніе флота; матеріалы .	5 580 000	5 538 000
60.	Содержаніе флота; рабочая сила.	5 216 000	4 800 000
61.	Содержаніе судовой артиллеріи.	3 850 000	3 826 000
62.	Артиллерійская часть; матеріалы.	2 200 000	2 200 000
63.	Артиллерійская часть; рабочая сила	2 023 025	3 023 025
64.	Содержаніе и ремонтъ зданій, укрѣпленій и гидротехническихъ сооруженій морского вѣдомства	2 500 000	2 500 000
65.	Постройка судовъ.	22 400 000	21 200 000
66.	Заготовленіе топлива и другихъ расхожихъ матеріаловъ для морскихъ учрежденій; матеріалы и рабочая сила. .	5 000 000	5 200 000
	Итого расходовъ по военному флоту.	98 661 699,55	99 001 533,45

II. Чрезвычайные расходы.

Общіе расходы.

67.	Содержаніе лицъ, состоящихъ на уменьшенномъ окладѣ.	26 000	26 000
68и69.	Вознагражденіе офицеровъ и чиновниковъ за усиленныя работы	51 040	20 830
	Итого общихъ расходовъ.	77 040	46 830

Расходы по военному флоту.

70.	Постройка судовъ (сверхъ предусмотрѣнныхъ въ § 65) .	4 983 435,95	4 606 802,05
71.	Оборона береговъ	200 000	200 000
72.	Заготовленіе минъ. . . .	200 000	200 000
	Итого расходовъ по военному флоту	5 383 435,95	5 006 802,05

§		1903—1904 г. Итальянскія лиры.	1904—1905 г. Итальянскія лиры.
73.	Наличность кассы находящихся въ плаваніи судовъ.	3 500 000	3 500 000
74.	Арендная плата за пользованіе различнымъ государственнымъ имуществомъ .	2 681 734,22	2 691 083,16

Общій итогъ новаго бюджета равняется 127 191 083,16 лиръ, что, по сравненію съ прошлогоднимъ — 127 181 734,22 лиръ, представляетъ увеличеніе въ 9 348,94 лиръ, обусловленное повышеніемъ арендной платы за находящееся въ пользованіи морского вѣдомства государственное имущество. Главное отличіе отъ прошлогднихъ смѣтъ заключается въ томъ, что въ отдѣлѣ обыкновенныхъ расходовъ общіе расходы и расходы на военный флотъ увеличились соотвѣтственно на 67 010 и 339 833,90 лиръ, тогда какъ въ отдѣлѣ чрезвычайныхъ расходовъ упомянутыя группы расходовъ уменьшились соотвѣтственно на 30 210 и 376 633,9 лиръ, т. е. въ общемъ на 406 843,9 лиръ— на столько же, на сколько увеличились эти расходы въ отдѣлѣ расходовъ обыкновенныхъ. Наибольшее уменьшеніе въ этомъ отдѣлѣ расходовъ, а именно на 1 200 000 лиръ, падаетъ на ст. 65—«Постройка судовъ». Изъ этой суммы 1 000 000 лиръ перенесены въ ст. 63—«Артиллерійская часть; рабочая сила»— и остальныя 200 000 лиръ — въ ст. 66 — «Заготовленіе топлива». На дѣло судостроенія испрашивается по стт. 65 и 70 въ общемъ 25 806 802,05 лиръ, при чемъ изъ этой суммы должны быть оплачены указанными въ скобкахъ цифрами нижеслѣдующія работы:—Отдѣлка въ Кастелламаре боевого судна типа *Vittorio Emanuele* (500 000 лиръ) и нѣсколькихъ портовыхъ пароходовъ (336 802 лиръ); постройка и вооруженіе слѣдующихъ судовъ: боевого судна *Vittorio Emanuele* (6 000 000 лиръ)—въ Кастелламаре и Неаполѣ, боевого судна *Regina Elena* (6 000 000 лиръ) — въ Спеціи, боевого судна *Roma* (3 500 000 лиръ) — въ Спеціи, боевого судна *Napoli* (3 500 000 лиръ)—въ Кастелламаре и Неаполѣ, подводной лодки *Glauco* (—)—въ Венеціи, подводныхъ лодокъ *A* и *B* (600 000 лиръ), постройка которыхъ была предусмотрѣна

еще прошлогодними смѣтами, двухъ новыхъ подводныхъ лодокъ, *C* и *D* (800 000 лиръ), транспортовъ *Bronte* и *Sterope* (1 000 000 лиръ), находящихся въ постройкѣ на верфяхъ фирмы Орландо, восьми уже находящихся на стапелѣ миноносцевъ, *a*, *b*, *c*, *d*, *e*, *f*, *g* и *h* (1 400 000 лиръ), шести новыхъ миноносцевъ, *i*, *j*, *k*, *l*, *m* и *n* (1 000 000 лиръ), двухъ 80-т. водоналивныхъ пароходовъ (50 000 лиръ)—на верфи «Vianello Moro», въ Венеціи, двухъ лагунныхъ канонерскихъ лодокъ (20 000 лиръ)—на частныхъ верфяхъ; наконецъ вооруженіе бронированнаго крейсера *Francesco Ferruccio* (500 000 лиръ) и минныхъ лодокъ *Zeffiro* и *Espero* (400 000 лиръ). На капитальный ремонтъ и перестройки испрашивается на 1904—05 г.: для *Italia*—изъ общаго кредита въ 3 000 000 лиръ ассигнованіе 700 000 лиръ, и для *Vulcano*—изъ общаго кредита въ 680 000 лиръ ассигнованіе 280 000 лиръ.

Программа плаванія на 1904—05 г. предусматриваетъ содержаніе въ кампаніи поименованныхъ ниже эскадръ и судовъ.

a) Средиземноморская эскадра будетъ состоять изъ слѣдующихъ судовъ: эскадренныхъ броненосцевъ *Regina Margherita*, *Sardegna*, *Re Umberto*, *Sicilia*, *Saint-Bon*, *E. Filiberto*, бронированныхъ крейсеровъ *Varese*, *Garibaldi*, *Carlo Alberto*, палубныхъ крейсеровъ *Agordat* и *Minerva*, водоналивного судна *Tevere* и шести истребителей миноносцевъ. Всѣ эти суда въ теченіе 7 мѣсяцевъ будутъ плавать съ полнымъ снабженіемъ и 5 мѣсяцевъ будутъ оставаться въ вооруженномъ резервѣ.

b) Резервный отрядъ—3 мѣсяца въ плаваніи и 9 мѣсяцевъ въ вооруженномъ резервѣ—будетъ состоять изъ эскадренныхъ броненосцевъ *Benedetto Brin*, *Dandolo*, *Doria*, *Lauria*, *Terruccio*, четырехъ истребителей миноносцевъ и двѣнадцати миноносцевъ II класса.

c) Заокеанская эскадра будетъ состоять изъ бронированныхъ крейсеровъ *Marco Polo*, *Piemonte* и *Puglia*—всѣ суда будутъ въ кампаніи въ теченіе 12 мѣсяцевъ.

d) Въ Красномъ морѣ и Индійскомъ океанѣ будутъ находиться круглый годъ: корветъ *Colombo*, палубный крей-

серъ *Coatit*, канонерскія лодки *Volturno* и *Galileo*, три самбука и въ теченіе 6 мѣсяцевъ — еще три самбука.

e) На станціи въ Америкѣ—палубный крейсеръ *Liguria*.

f) На станціи въ Босфорѣ—колесный пароходъ *Seria*.

g) Учебными судами будутъ служить: корветъ *Flavio Gioia* (при морской академіи, на 10 мѣсяцевъ), эскадренный броненосецъ *Lepanto* и минная лодка *Saetta* (артиллерійскими судами, первое—въ теченіе 1 мѣсяца), броненосцы *Castelfidardo* и *Affondatore* (минными судами, первое — въ теченіе 1 мѣсяца), корветъ *Caracciolo* и шкуны *Miseno* и *Palinuro* (для юнговъ и рулевыхъ, соотвѣтственно на 7, 6 и 5 мѣсяцевъ).

Общая стоимость судового состава опредѣляется для 1904—05 г. въ 550 926 277 лиръ, при чемъ въ теченіе предстоящаго бюджетнаго года сумма эта должна нѣсколько уменьшиться вслѣдствіе исключенія изъ списковъ миноносцевъ №№ *96S*, *97S*, *110S* и *111S*, вспомогательнаго судна II класса *Formidabile* и вспомогательнаго судна III класса *Washington*.

Спускъ голландскаго боевого судна *Hertog Hendrik*. Недавно было спущено на воду названное боевое судно голландскаго флота, имѣющее, подобно *Koningin Regentes*, *De Ruyter* и *Maarten Harpertszoon Tromp*, указанныя ниже главныя размѣренія.

Длина	96,60 т.
Ширина	15,20 »
Среднее углубленіе	5,70 »
Водоизмѣщеніе	4 950 т.

Мощность машины—6 000 инд. с.; запасъ угля—850 т.; котлы—системы Ярроу.

Артиллерійское вооруженіе состоитъ изъ двухъ 24-с.-м., четырехъ 15-с.-м., восьми 7,5-с.-м. и четырехъ 37-м.-м. пушекъ.

Броневая защита состоитъ изъ пояса толщиною въ 15-с.-м. и 25-с.-м. боевой рубки.

Спускъ мексиканской канонерской лодки *Bravo*. На верфи Одеро, въ Сестри-Поненте, была недавно спущена на

воду первая изъ двухъ одинаковыхъ канонерскихъ лодокъ (*Bravo* и *Moreros*), строящихся тамъ по заказу мексиканскаго правительства.

Эти лодки, отличающіяся своею малою осадкой, предназначаются для рѣчной службы и имѣютъ слѣдующія главныя размѣренія: —

Длина	75,70 м.
Ширина	10,30 »
Водоизмѣщеніе	1 200 т.

При развитіи машинами 2 600 инд. с. лодки должны идти по 17 узл. Ихъ радіусъ дѣйствій при 10-узл. ходѣ равняется 5 000 миль. Паровые котлы на нихъ — водотрубные, системы Блекиндена.

Артиллерійское вооруженіе будетъ состоять изъ двухъ 100-м.-м. и пяти 57-м.-м. пушекъ.

Испытаніе мексиканской канонерской лодки *Vera Cruz*. Названная канонерская лодка, построенная въ Елизаветпортѣ, на верфи «Crescent Shipyard Co.» и спущенная на воду въ 1902 г., производила въ началѣ апрѣля (по н. ст.) испытанія своихъ механизмовъ, при чемъ на испытаніи на мѣрной милѣ была получена средняя скорость хода въ 15,949 узл. и наибольшая—въ 16,514 узл.

Vera Cruz—канонерская лодка въ 980 т. водоизмѣщеніемъ (длина—60,9 м., ширина—10 м., углубленіе—3 м.), съ машиною мощностью въ 2 400 инд. с. Ея боевое вооруженіе состоитъ изъ четырехъ 100-м.-м. и четырехъ же 57-м.-м. пушекъ и одного миннаго аппарата.

Несчастные случаи на судахъ.

Гибель китайскаго палубнаго крейсера *Hai-Tien*. 15-го апрѣля (н. ст.) китайскій палубный крейсеръ *Hai-Tien* наскочилъ на камень и долженъ повидимому быть признанъ окончательно погибшимъ. Команду крейсера удалось всю спасти, за исключеніемъ лишь 2 матросовъ.

Это было хорошее, быстроходное судно, обладавшее превосходными морскими качествами; оно было спущено на воду въ Эльсвикѣ въ 1897 г. и было одинаковымъ со спущеннымъ въ 1898 г. крейсеромъ *Hai-Chi*.

Водоизмѣщеніе погибшаго крейсера равнялось 4 300 т. и онъ обладалъ 24-узл. ходомъ. Боевое вооруженіе его состояло изъ двухъ 203-м.-м., десяти 120-м.-м., двѣнадцати 47-м.-м. и еще десяти меньшихъ пушекъ и пяти минныхъ аппаратовъ.

Артиллерія.

Новыя французскія судовыя орудія. Относительно вводимыхъ теперь на французскомъ флотѣ орудій новой системы сообщаются слѣдующія подробности.

Пушки образца 1902 г., въ отличіе отъ пушекъ образца 1893—96 гг. имѣвшихъ длину въ 45 калибровъ, будутъ длиною въ 50 калибровъ и съ болѣе сильнымъ скрѣпленіемъ кольцами. Ихъ балистическія качества будутъ лучше вслѣдствіе большей длины канала, большаго объема каморы, болѣе высокой начальной скорости и меньшей крутизны нарѣзовъ. Дѣйствіе ими будетъ облегчено помощью автоматическихъ затворовъ—у пушекъ калибромъ въ 19-с.-м. и выше и полуавтоматическихъ — у пушекъ въ 16-с.-м. и ниже; у пушекъ средняго калибра патроны отмѣняются. Главные элементы 30,5-с.-м. и 16,4-с.-м. пушекъ образца 1902 г.:—

Калибръ, въ с.-м.	30,5	16,4
Длина, въ м.	5,0	5,0
Вѣсъ, въ к.-гр.	60 800	9 500
Вѣсъ заряда, въ к.-гр.	—	—
Вѣсъ снаряда, въ к.-гр.	340	52
Начальная скорость, въ м. въ сек. . .	925	925
Живая сила у дула, въ м.-т.	14 817	2 269
Живая сила на 1-к.-гр. вѣса снаряда, въ м.-т.	244	239

У соотвѣтствующихъ пушекъ прежняго образца (1893—96 гг.) вѣсъ равнялся соотвѣтственно 44 400 и 8 100 к.-гр., живая сила у дула—10 520 и 1 980 м.-т. и живая сила на 1-к.-гр. вѣса снаряда—237 и 244 м.-т.

* * *

БИБЛІОГРАФІЯ.

Физико-географическій очеркъ Китайскаго и Желтаго морей. Баронъ Э. Майдель. Изданіе Главнаго Гидрографическаго Управленія. 8°, 121 стр., 8 картъ и таблицъ. 1904.

Настоящій трудъ является однимъ изъ звеньевъ большого предпріятія, начатаго Главнымъ Гидрографическимъ Управленіемъ, а именно «Руководства для плаванія изъ Кронштадта во Владивостокъ»; въ настоящее время этотъ новый выпускъ имѣетъ особенный интересъ, тѣмъ болѣе, что въ нѣкоторыхъ своихъ частяхъ настоящая работа представляетъ совершенную новизну и полную оригинальность.

Весь выпускъ раздѣленъ на четыре отдѣла, первый изъ нихъ имѣетъ предметомъ своимъ годовое распредѣленіе главнѣйшихъ метеорологическихъ и океанографическихъ элементовъ, температуры воздуха и воды, солености, давленія атмосферы и вѣтровъ, послѣдняя часть раздѣляется въ свою очередь на три подотдѣла; первый подотдѣлъ — суточныя и неперіодическія колебанія барометра, столь важныя при плаваніи въ тропическихъ моряхъ, тамъ гдѣ бываютъ ураганы; второй подотдѣлъ занятъ вопросомъ о SW-хъ и NO-хъ муссонахъ, дующихъ въ этихъ моряхъ, ихъ характерѣ въ разныхъ мѣстахъ и смѣнѣ одного другимъ. Вѣтры Южно-Китайскаго моря разобраны отдѣльно.

Отдѣлъ II-й исключительно занятъ тайфунами и материковыми штормами. Сперва дано общее описаніе явленія тайфуновъ, затѣмъ описаны по группамъ: зимнія, весеннія и лѣтнія траекторіи тайфуновъ и пути ихъ иллюстрированы особою картой.

Какъ и вездѣ, такъ и въ водахъ азіатскаго побережья Тихаго океана въ портахъ вывѣшиваютъ сигналы для предупрежденія мореплавателей о штормахъ и погодѣ; система этихъ сигналовъ нѣсколько иная нежели въ Европѣ, и потому она въ разбираемомъ трудѣ описана подробно и отдѣльно для каждой страны, и къ описанію приложена таблица въ краскахъ съ изображеніемъ всѣхъ шести принятыхъ на Востокѣ системъ штормовыхъ сигналовъ.

Затѣмъ далѣе разбираются материковые штормы, о которыхъ только очень недавно появились изслѣдованія директоровъ метеорологической обсерваторіи въ Цикави гг. Шевалье и Фрокъ, а между тѣмъ эти штормы имѣютъ большое значеніе для мореплавателей, они надвигаются съ материка на море по направленію съ NO къ OSO и ихъ бываетъ три рода. Очень хорошо развитые циклоны, усиливающіеся съ приходомъ на море, гдѣ они двигаются къ NO или ONO. Случается, что эти циклоны пересѣкаютъ Тихій океанъ. Штормы, не имѣющіе вовсе никакой правильной формы, нисколько не похожіе на циклоны, а тѣмъ не менѣе сопровождающіеся сильными вѣтрами; наконецъ третій родъ зимнихъ штормовъ обязанъ своимъ происхожденіемъ соединенію двухъ областей слабаго давленія, одной, идущей съ материка на море и другой, идущей съ моря на материкъ.

Всѣ эти штормы чаще случаются въ ноябрѣ, декабрѣ, январѣ, февралѣ и мартѣ. Скорость поступательнаго движенія циклоновъ очень значительна и вообще гораздо больше таковой же въ Европѣ, средняя ея величина доходитъ до 32 миль въ часъ, а случается наблюдать скорости и до 60—80 миль въ часъ. Сила вѣтра въ этихъ штормахъ рѣдко достигаетъ силы вѣтра въ ураганахъ, 10—11 балл. по Бофорту наблюдается рѣдко; обычно вѣтеръ имѣетъ силу до 7—8 балловъ.

Лѣтомъ штормы бываютъ чаще всего въ апрѣлѣ и маѣ и рѣже всего въ августѣ и сентябрѣ. Скорость движенія лѣтнихъ материковыхъ штормовъ также значительна—около 25 миль въ часъ. Число материковыхъ штормовъ и тайфуновъ въ теченіе года идетъ обратно одно другому, первые всего больше бываютъ зимою, а вторые чаще всего лѣтомъ.

Отдѣлъ III-й даетъ обзоръ погоды у береговъ Китайскаго моря, распредѣленіе дождей и морскихъ теченій. Тутъ даются указанія на погоду и другія условія у всѣхъ береговъ этого моря по очереди.

Слѣдующій, IV-й отдѣлъ представляетъ совершенно самостоятельную работу, а именно обзоръ погоды и теченій въ Китайскомъ и Желтомъ моряхъ по мѣсяцамъ, при чемъ авторъ воспользовался всѣмъ новѣйшимъ матеріаломъ и между прочимъ данными полковника М. Е. Жданко для Корейскаго залива, составленными по наблюденіямъ русскихъ военныхъ судовъ за время съ 1901 по 1903 г. Эти мѣсячные обзоры сопровождаются карточками изобаръ и вѣтровъ для каждаго мѣсяца.

Ю. Ш.

НОВЫЯ КНИГИ.

Русскія:

Въ память 50-лѣтія ученой дѣятельности Николая Николаевича Бекетова (1853—1903). Изданіе Общества физико-химическихъ наукъ при Императорскомъ Харьковскомъ университетѣ. 8°, 175 стр. съ 2 портретами. 1904. Харьковъ, типографія Адольфа Дарре, Московская, 19.

На каждый день мѣсяца отдѣльная карта для систематическихъ отмѣтокъ событій на Дальнемъ Востокѣ. Изданіе Д. Г. Колотилина. Система изданія—собственность издателя. 8°, 30 картъ. 1904. Складъ изданія въ Саратовѣ 1) у издателя, Введенская, № 11; 2) типолитографія и книжный магазинъ Ф. М. Киммель, преемн. А. Ф. Винклеръ. Цѣна 10 к.

Французскія:

Annuaire du ministère des colonies pour 1904. 8°, 838 p. et cartes en coul. Paris, lib. Charles-Lavauzelle. 6 fr. Спб. Эггерсъ и К°.

Armée (l') et la Flotte de la Russie. Composition et Répartition en 1904. Avec un appendice (l'Armée de Mandchourie). 8°, 111 p. et tableaux. 1904. Paris, lib. Berger-Levrault et C-e. 2 fr. Спб. Эггерсъ и К°.

Armée (l') et la Flotte du Japon. Composition et Répartition en 1904. 8°, 61 p. Paris, lib. Berger-Levrault et C-e. 75 cent. Спб. Эггерсъ и К°.

Arnold, E. La Machine dynamo à courant continu (Théorie; Construction; Calcul; Essais et Fonctionnement). Traduction française par E. Boistel, et E. J. Brunswick. T. 1-er: Théorie de la machine à courant continu. 8°, XXI—627 p. avec 421 fig. 1904. Paris, lib. Béranger.

Calendrier de poche, contenant les heures et hauteurs des pleines et basses mers de chaque jour, extraites de l'Annuaire de M. Hatt. (Ancienne édition E. Costey.) (56-e année. 1904.) 18°, 48 p. avec planche en coul. et plan hors texte. 1904. Havre, imp. Annette et C-e. 30 cent.

Carte du théâtre de la guerre russo-japonaise, tirée en cinq couleurs en lithographie, avec une notice sur le Japon, la Russie et leurs rapports en Extrême—Orient. Illustrée de 10 gravures. (Carte extraite de l'Asie en 10 feuilles, à l'échelle de 1/5 000 000, de l'Atlas Vivien de Saint-Martin et F. Schrader.) 1904. Paris, Hachette et C-e, édit. 90 cent.

Cérot, M. Guerre russo-japonaise, chanson. 8°, 2 p. 1904. Rouen, imp. Dervois; l'auteur, 83, rue Ecuyère.

Champion, E. Principes généraux d'électricité théorique et pratique, à l'usage des élèves des écoles industrielles. 1-er volume: Thermodynamique; Electrostatique; Magnétisme; Propriétés fondamentales du courant continu; Electrolyse; Piles. 4°, 207 p. avec 162 figures. 1904. Lille, imp. Danel. Спб. Эггерсъ и К°.

Compte définitif des dépenses de l'exercice 1902 pour le ministère de la marine. 4°, 449 p. 1904. Paris, imp. nationale. Спб. Эггерсъ и К°.

Conciliation (la) internationale. Le Rapprochement franco-anglais. 16°, 156 p. 1904. La Flèche, imp. Charier-Beulay. Спб. Эггерсъ и К°.

Connaissance des temps. Extrait à l'usage des écoles d'hydrographie et des marins du commerce pour l'an 1905, publié par le Bureau des longitudes. 8°, 122 p. 1904. Paris, imp. et lib. Gauthier-Villars. 1 fr. 50.

Ducrocq, G. Pauvre et douce Corée! 16°, 93 p. avec grav. 1904. Paris, lib. Champion.

Durand, A. La Politique française à l'égard des ports maritimes sous la troisième République. Etude sur le régime administratif et financier des ports maritimes de commerce. 8°, VIII—266 p. 1904. Nantes, imp. Schwob et C-e.

Favé. Notice sur l'horizon gyroscopique Fleuriais, modèle de MM. Ponthus et Therrode. 8°, 43 p. avec fig. et planches. 1904. Paris, imp. nationale.

Instructions du 12 mars 1889 sur le service et l'emploi de l'artillerie de montagne aux colonies. 32°, 80 p. avec 1 figure. 1904. Paris, lib. Charles-Lavauzelle. 50 cent. Спб. Эггерсъ и К°.

Justice, O. Le Canal des Deux Mers, conférence faite le 28 octobre 1903, à la Société normande de géographie. 4°, 24 p. 1904. Rouen, imp. Gy. Спб. Эггерсъ и К°.

Karpen, N. V. Recherches sur l'effet magnétique des corps électrisés en mouvement. 8°, 120 p. avec fig. 1904. Paris, lib. Gauthier-Villars. Спб. Эггерсъ и К°.

Lavoinne. Notice sur le port de Dieppe. Revue et mise à jour par MM. Vidal et Herzog. Grand 8°, 119 p. avec fig. en noir et plan en coul. 1903. Paris, imp. nationale.

Le Bègue de Germiny, M. Guichen et les dernières croisières franco-espagnoles de la guerre d'indépendance des Etats-Uuis, d'après des documents inédits. 8°, 72 p. 1904. Paris, 5, rue Saint-Simon.

Liste de la flotte au 1-er janvier 1904. 8°, 91 p. Paris, imp. nationale.

Lynch, G. Corée, Chine et Mandchourie. Les Convoitises russes et japonaises (the Path of empire). Traduit de l'anglais par G. Giluncy. 18° jésus, XII—347 p. 1904. Paris, lib. Dujarric et C-e. 3 fr. 50. Спб. Эггерсъ и К°.

Manuel d'escrime, approuvé par M. le ministre de la guerre le 18 mai 1877. 11-e édition. 32°, 128 p. avec fig. 1904. Paris, lib. Charles-Lavauzelle. Cartonné 60 cent. Спб. Эггерсъ и К°.

Manuel pratique de tir collectif, à l'usage des officiers d'infanterie; par le lieutenant-colonel A. M. 32°, 137 p. avec fig. et graphique. 1904. Paris, lib. Charles-Lavauzelle. 1 fr. 50. Спб. Эггерсъ и К°.

Mouvement de la Population de l'Empire du Japon. Pendant l'An XXXIII, de Meiji—1900. (Tableaux). Imp. 8°, pp. 354. 1904. Tokio, Cabinet Impérial &c.

Musset, G. Les Ports francs (étude historique). 8°, 128 p. 1904. Paris, lib. Leroux.

Notes sur le courtage maritime; par Un négociant. (Sortie sur lest.) 3-e édition, revue et augmentée. 8°, 102 p. 1904. Paris, lib. Guillaumin et C-e.

Poincaré, H. La Théorie de Maxwell et les Oscillations hertziennes. La Télégraphie sans fil. Petit 8°, 110 p. avec fig. 1904. Evreux, imp. Hérissey. Спб. Эггерсъ и К°.

Programme de l'instruction à donner dans les corps de troupes de l'artillerie de la marine, approuvé par le ministre le 10 février 1894. 32°, 22 p. 1904. Paris, lib. Charles-Lavauzelle. 30 cent. Спб. Эггерсъ и К°.

Santos-Dumont, A. Dans l'air. Ouvrage orné de nombreuses illustrations et des épures exécutées par Santos-Dumont pour ses différents dirigeables. 18° jésus. 351 p. 1904. Paris, lib. Charpentier et Fasquelle. 5 fr. Спб. Эггерсъ и К°.

Sauvage. Le Transsibérien. 8°, 56 p. avec grav. 1904. Paris, lib. Chapelot et C-e.

Schnabel, C. Traité de métallurgie générale. Traduit d'après la deuxième édition allemande par le docteur L. Gautier. 8°, II—759 pages avec 768 fig. 1904. Paris, lib. Béranger.

Voisin Bey. Le Canal de Suez. T. 4. II: Description des travaux de premier établissement. Première partie: Projets; Dispositions adoptées en exécution. 8°, 416 p. 1904. Paris, lib. V-e Dunod. Спб. Эггерсъ и К°.

Waultrin, R. La Neutralité scandinave. 8°, 40 p. 1904. Paris, lib. Pedone. Спб. Эггерсъ и К°.

Англійскія:

Admiralty. The Nautical Almanac and Astronomical Ephemeris for the year 1907, for the Meridian of the Royal Observatory at Greenwich. 1904. London, Eyre & Spottiswoode. 2 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

— The Nautical Almanac. 1907. Part I. (Containing such Portions as are essential for Navigation.) 1904. London, Eyre & Spottiswoode. 1 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Awdry, F. Daylight for Japan. The Story of Mission Work in the Land of the Rising Sun. Cr. 8°, pp. 296. 1904. London, Bemrose. 3 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Barnaby, N. Naval Development in the Century. Cr. 8°, pp. 484. 1904. London, Chambers. 5 s.

Board of Trade. No. 1491. Explosion from the Main Steam Pipes on Board the s.s. *Hostilius*, O. N. 113 374. 1904. London, Eyre & Spottiswoode. 2 d.

Bowker, W. K. Dynamo, Motor and Switchboard Circuits for Electrical Engineers. A Practical Book dealing with the Subject of Direct, Alternating, and Polyphase Currents. Roy. 8°, pp. 132. 1904. London, Crosby Lockwood & Sons. 6 s.

Braidwood, J. S. Fire. Its Prevention and Extinguishing. Cr. 8°, pp. 106. 1904. Edinbourg, Pillans. 2 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Brownell, C. L. The Heart of Japan. Glimpses of Life and Nature far from the Travellers'Track in the Land of the Rising Sun. 8°. 1904. London, Methuen. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Bryden, H. A. A History of South Africa. From the First Settlement by the Dutch, 1652 to the year 1903. With Map. Cr. 8°, pp. VIII—363. 1904. London, W. Sands. 6 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Civil Service Commission. Abstract of Rules and Regulations Respecting Examinations for the Home Civil Service, the Army, the Navy, the Civil Service of India &c. (Corrected to March 25, 1904). London. Eyre & Spottiswoode. 1 s.

— Open Competition for the Situation of Assistant Civil Engineer in the Department of the Director of Engineering and Architectural Works, Admiralty. January, 1904. Regulations, Examination Papers, and Table of Marks. 1904. London, Eyre & Spottiswoode. 1 s.

— Open Competition for Junior Appointments in the Supply and Accounting Department of the Admiralty. November and December, 1903. Regulations, Examination Papers, and Table of Marks. 1904. London, Eyre & Spottiswoode. 6 d.

Collinson, J. Flogging in the Navy. Cr. 8°. 1904. London, Reeves. 1 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Colquhoun, A. R. Greater America. With Maps. 8°, pp. 448. 1904. London, Harper. 16 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Cuff, W. Sunny Memories of Australasia. Places I Saw and People I Met. Illust. Cr. 8°, pp. 156. 1904. London, J. Clark. 1 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Directory of Shipowners, Shipbuilders, and Marine Engineers, 1904. Cr. 8°, pp. 356. 1904. London, Directory Pub. Co. 5 s.

Drage, G. Russian Affairs. With Maps. Roy. 8°, pp. XVI—738. 1904. don, J. Murray. 21 s.

Dumont, Alberto Santos-. My Airships: The Story of my Life. Illust. 8°, pp. 336. 1904. London, Richards. 6 s.

Forsyth Robert Coventry. The China Martyrs of 1900. A Complete Roll of the Christian Heroes Martyred in China in 1900 with Narrative of the

Survivors. Illust. 8°, pp. 528. 1904. London, Religious Tract Society. 7 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Fraser, J. F. America at Work. Illust. New ed. Cr. 8°, pp. 272. 1904. London, Cassell. 3 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Gale, J. S. The Vanguard. A Tale of Korea. 2nd ed. Illust Cr. 8°, pp. 320. 1904. London, F. H. Revell Co. 4 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Hamley, Ceneral Sir Edward. The War in the Crimea. Cheap ed. 8°, pp. 120. 1904. London, Seeley. 6 d.

Jenkins, B. G. The British Weather Chart, 1904. Sheet. London, R. Morgan. 12 by 5, 1 d.; 25 by 10, 6 d.

Larkman, A. E. The Calculus for Engineers and others. Specially adapted for Board of Trade Examinations. 8°, pp. 92. 1904. London, Simpkin. 4 s. 6 d.

Lineham, W. J. A Text-Book of Mechanical Engineering. 7th ed. Revised and Enlarged. 8°, pp. 1066. 1904. London, Chapman & Hall. 12 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Maitland, F. L. The Surrender of Napoleon. Being the Narrative of the Surrender of Bonaparte, and of his residence on board H. M. S. *Bellerophon*, with a detail of the principal events that occurred in that ship between May 24 and August 8, 1815. New ed., edit., a Memoir of the Author, by W. K. Dickson. 8°, pp. 340. 1904. London, W. Blackwood. 15 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Marryat, Captain. Mr. Midshipman Easy. 16°, pp. 432. 1904. London, G. Richards. 1 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Middleton, G. A. T. Stresses and Thrusts. A Text-Book for Students. 3rd ed. Revised and Enlarged. Illust., Cr. 8°, pp. 222. 1904. London, Batsford. 4 s. 6 d.

Morfill, W. R. Russia. 5th ed., revised to date, and with Supplementary Chapters, additional Illusts., and Special War Map. (Story of the Nations.) Cr. 8°, pp. 440. 1904. London, T. Fisher Unwin. 5 s.

Murray, D. Japan. 5th ed., revised to date, with new Illusts, a Special War Map, and a Supplementary Chapter by Joseph H. Longford. (Story of the Nations.) Cr. 8°, pp. 462. 1904. London, T. Fisher Unwin. 5 s.

Raine, A. Torn Sails. A Tale of a Welsh Village. 8°. 1904. London. Hutchinson. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Riis, J. A. Theodore Roosevelt. The Man and the Citizen. 8°, pp. 486. 1904. London, Hodder & Stoughton. 7 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

Royal Navy List, The. April, 1904. 8°, pp. 483. London, Witherby.

Statesman's Year-Book (The). Statistical and Historical Annual of the States of the World for the year 1904. Edit. by J. Scott Keltie and I. P. A. Renwick. Cr. 8°. 1904. London, Macmillan. 10 s. 6 d.

Struggle in the Far East (The). By the Author of „The Expansion of Russia". Cr. 8°. 1904. Oxford, Bridge.

Sverdrup, Otto. New Land. Four years in the Arctic Regions. Translated from the Norwegian by Ethel Harriet Hearn. With Illusts. and Maps. 2 vols. Roy. 8°, pp. 516. 1904. London, Longmans. 36 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Williamson, C. N. The Sea Could Tell. A Novel. Cr. 8°, pp. 332. 1904. London, Methuen. 6 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Wood, W. The Fight for Canada. A Naval and Military Sketch from the History of the Great Imperial War. 8°, pp. 386. 1904. London, Constable. 21 s. Спб. Эггерсъ и К°.

Нѣмецкія:

Aus fernen Landen. Geographische und geschichtliche Unterhaltungsblätter mit besond. Berücksicht. der Kolonien. Red.: Dr. Alfr. Funke. 1. Jahrg. 2—4. Viertelj. Jan.-Septbr. 1904. 18 Nrn. (Nr. 1—12. 290 S. m. Abbildgn.) gr. 4°. Berlin, W. Süsserott. Vierteljährlich 2 M.; einzelne Nrn. 30 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

Aus See nach Bremen-Stadt. Wegweiser für Schiffsführer. 1904. Nach amtl. preuss.; oldenburg. u. brem. Quellen bearb. u. hrsg. auf Veranlassg. der Handelskammer zu Bremen. 16. Jahrg. Mit Segelanweisg. f. die Befahrg. der Weser zur Nachtzeit u. 4 Abbildgn. Nebst kleinem naut. Jahrbuch f. 1904. 43. Jahrg. 8°, XI, 245 u. II, 55 S. 1904. Bremen, C. Schünemann. 1 M. 50 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

Brennecke, L. Die Schiffsschleusen, hrsg. v. J. F. Bubendey. 4. verm. Aufl. Mit 402 Textabbildgn., vollständ. Sachregister u. 11 lith. Taf. Lex. 8°, X, 372 u. IV S. 1904. Leipzig, W. Engelmann. 11 M.; geb. 14 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Bülow, H. v. Chinas handelspolitische Stellung zur Aussenwelt. gr. 8°, 163 S. m. Bildnis. 1904. Berlin, W. Süsserott. 4 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Donath, E. Die Steinkohle und ihre wirtschaftlichste Ausnützung. gr. 8°, 17 S. 1904. Brünn, C. Winiker. 60 Pf.

Falb's, Rud., neuer Wetter-Kalender und Verzeichnis der kritischen Tage f. 1904 Juli bis Dezbr. Fortgesetzt v. Otto Falb. 100 S. 11,5×7 cm. 1904. Berlin, H. Steinitz. 1 M.

Flotten, die, der Welt. 3. u. 4. Folge. (Je 4 Taf.) qu. schmal Fol. 1904. Berlin, Boll & Pickardt. je 1 M. einzelne Blatt. 30 Pf.

Franke, O. Geistige Strömungen im heutigen China. Vortrag. gr. 8°, 29 S. 1904. Berlin, D. Reimer. 60 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

Gerdien, H. Ueber den Einfluss der Torsion auf das magnetische Moment-Zirkular magnetisierter Nickel-u. Eisendrähte. Diss. 109 S. gr. 8°. 1903. Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht. 2 M. 40 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

Haage, Cl. Verhaltungsregeln mit Erläuterungen für Dampfkessel-Heizer und Dampfmaschinenwärter. 6. Aufl. 8°, 104 S. 1904. Leipzig, Schulze & Co. Geb. 1 M. 25 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

Hamilton, A. Korea. Das Land des Morgenrots. Nach seinen Reisen geschildert. Aus dem Engl. Mit 114 Abbildgn. nach photograph. Aufnahmen sowie e. Karte des Kriegsschauplatzes in Ostasien. gr. 8°, XXXI—296 S. 1904. Leipzig, O. Spamer. 7 M.; geb. in Leinw. 8 M. 50 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

Himmel, der gestirnte. Eine Beschreibg. des Sternhimmels sowie der Vorgänge im Himmels-raume. Zugleich e. Anleitg. zum Gebrauche von Maier's drehbaren Sternkarten. gr. 16°, 24 S. m. Abbildgn. 1904. Ravensburg, O. Maier. 20 Pf.

Hirai, Kinza Riugé M. Japan wie es wirklich ist. Deutsch v. M. Klittke. 2. verm. Aufl. Mit e. Anh.; Vom Hofe des Mikado. gr. 8°, 40 S. m. 12 Taf. 1904. Leipzig, H. Hedewig's Nachf. 1 M. 20 Pf.; geb. 1 M. 50 Pf.

Jahrbuch, deutsches meteorologisches, für 1902. Beobachtungs-System der deutschen Seewarte. Ergebnisse der meteorolog. Beobachtgn. an 10 Stationen II. Ordng. u. an 54 Sturmwarnungsstellen, sowie stündl. Aufzeichngn. an 4 Normal-Beobachtungs-Stationen. XXV. Jahrg. (27. Jahrg. der meteorolog. Beobachtgn. in Deutschland.) Hrsg. v. der Direktion der Seewarte. Imp. 4°, VI, 180 S. 1903. Hamburg, L. Friederichsen. & Co. 13 M.

Kahn, Frz. Die einheitliche Kodifikation des internationalen Privatrechts durch Staatsverträge. gr. 8°, III, 35 S. 1904. Leipzig, Duncker & Humblot. 1 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Kalinowski, W. E. v. Der Krieg zwischen Russland und Japan. Mit Karten und Skizzen. 1. Heft. Ursachen des Krieges. Kampfmittel. Ausbruch des Krieges. Die Neutralität der Mächte. Stimmungen und Massnahmen. Betrachtungen. Völkerrechtliche Fragen. Politische Gruppiergn. 3 Anlagen, 1 Karte, 2 Skizzen. gr. 8°, IV, 60 u. 8 S. 1904. Berlin, Liebel. 1 M. 20 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

Kapp, G. Dynamomaschinen für Gleich-und Wechselstrom. 4. verm. u. verb. Aufl. gr. 8°, IX, 620 S. m. 255 Fig. 1904. Berlin, J. Springer. Geb. in Leinw. 12 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Klingenberg, G. Elektromechanische Konstruktionselemente. Skizzen. 4. Lfg. (Apparate.) 10 Bl. m. 4 S. Text. schmal Fol. 1904. Berlin, J. Springer. 2 M. 40 Pf.

Koch, P. Einführung in die Marineverwaltung. Für deren Anwärter bearb. 8°, 67 S. 1904. Leipzig, Dürr'sche Buchh. Kart. 1 M. 20 Pf.

Kolbe, B. Einführung in die Elektrizitätslehre. I. Statische Elektrizität. 2. verb. Aufl. gr. 8, VIII, 164 S. m. 76 Fig. 1904. Berlin, J. Springer. 2 M. 40 Pf.; geb. in Leinw. 3 M. 20 Pf.

Kraft, Rob. Schnelldampfer-Mikrokosmos. Realistische Bordnovellen. Nr. 1—5. 1. Das Matrosenlied.—2. Die neue Stewardess.—3. Der Quatermeister.—4. Im Zwischendeck.—5. Ein Lebenslauf. Je 32 S. gr. 8°. 1904. Dresden-Niedersedlitz, H. G. Münchmeyer. Je 20 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

Krieg, der russisch-japanische. 4. Beiheft zur „Marine Rundschau". gr. 8°, S. 47—55. 1904. Berlin, E. S. Mittler & Sohn. 20 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

Krieg, der russisch-japanische. 5. Beiheft zur „Marine Rundschau". gr. 8°, S. 57—66 m. 1 Karte u. 6 Anlagen. 1904. Berlin, E. S. Mittles & Sohn. 70 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

Ledebur, A. Das Roheisen mit besond. Berücksicht. seiner Verwendung f. die Eisengiesserei. 4., neubearb. Aufl. gr. 8°, VIII, 104 S. m. 21 Abbildgn. 1904. Leipzig, A. Felix. 4 M.

Leitfaden für die Unterweisung der Maschinistenanwärter der kaiserl. Marine. Auf Veranlassg. des Reichs-Marine-Amts hrsg. 8°, XVI, 269 S. m. Abbildgn. 1904. Berlin, E. S. Mittler & Sohn. 1 M. 80 Pf.; geb. 2 M. 20 Pf.

Leps, W. Die Wasserrohrkessel der Kriegs-und Handelsmarine. 3. Lfg. 1904. Rostock, Volckmann. 1 M. 50 Pf.

Lill, J. Maintal, Main und Mainschiffahrt. Ein Führer auf den einschläg. Gebieten. gr. 8°, III, 51 S. 1904. Berlin—Grunewald, A. Troschel. 1 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Militär-Lexikon. Handwörterbuch der Militärwissenschaften. 2. Ergänzungsheft. Unter der Mitwirkg. v. Gen.-Maj. z. D. Wille u. Kontre-Admiral z. D. Plüddemann u. bearb. v. Oberstleutn. a. D. Frobenius. Mit 41 Textillustr., Tab. u. e. doppelseit. Tafelbild. Lex. 8°. 80 S. 1904. Berlin, M. Oldenbourg. 2 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Perles' Spezialkarte des russisch-japanischen Kriegsschauplatzes. 1 : 4 500 000. 41,5×61 cm. Farbdr. 1904. Wien, M. Perles. 1 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Richter, Gust. Karte des ostasiatischen Kriegsschauplatzes. 1 : 5 000 000. 57×56 cm. Farbdr. 1904. Berlin, Berliner lith. Institut. 1 M.; m. Metallstäben. 1 M. 25 Pf.

Rotth, A. W. H. Vom Werden und Wesen der Maschine. Genesis der mechan. Technik in allgemein verständl. Darstellg. Motoren. 8°, VII, 304 S. m. 33 Abbildgn. 1904. Berlin, A. Schall. 3 M. 50 Pf.; geb. 4 M. 50 Pf.

Rühlmann, Rich. Grundzüge der Wechselstrom-Technik. Eine gemeinfassl. Darstellg. der Grundlagen der Elektrotechnik der Wechsel-u. Mehrphasenströme. Mit 505 Abbildgn. u. 1 Diagr.-Taf. Zugleich Ergänzungsbd. zu desselben Verf.: Grundzüge der Gleichstromtechnik. 2., umgearb. Aufl. gr. 8°, XIV, 619 S. 1904. Leipzig, O. Leiner. 15 M. 75 Pf. geb. in Leinw. 17 M.

Scholz, Frz. Krieg und Seekabel. Eine völkerrechtl. Studie. gr. 8°, IV, 161 S. 1904. Berlin, F. Vahlen. 4 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Schorsch, G. Dampfkesselskizzen. Eine Zusammenstellg. zur Benutzg. bei dem Unterricht an techn. Lehranstalten. Fol. 31 Bl. m. IV S. Text. 1904. Altenburg, R. Fuchs. Geb. 6 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Seeschiffahrt, die, im J. 1902. 2. Abtlg.: Seeverkehr in den deutschen Hafenplätzen.—Seereisen deutscher Schiffe. Imp. 4°, IV. 144 u. 136 S. 1904. Berlin, Puttkammer & Mühlbrecht. 4 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Spitzer, Dr. M. Der Krieg und die Moral. 16°, 59 S. 1904. Bamberg, Handels-Druckerei u. Verlagsh. 20 Pf.

Stellenbesetzungen in der Marine. Frühj. 1904. gr. 8°, 62 S. 1904. Berlin, E. S. Mittler & Sohn. 50 Pf.

Strukel, M. Der Wasserbau. Nach den Vorträgen, geh. am finnländ. polytechn. Institute in Helsingfors. 4. Tl. Enth.: Den Flussbau, Deiche, Häfen u. Schifffahrtszeichen. gr. 8°, IX, 202 S. m. 52 Fig. u. 37 Taf. 1904. Helsingfors, Leipzig, A. Twietmeyer. 18 M.

Thiele, Ottom. Die moderne Salpeterfrage und ihre voraussichtliche Lösung. Vom wirtschaftl. u. techn. Standpunkte dargestellt. gr. 8°, VIII, 37 S. 1904. Tübingen, H. Laupp. 1 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Vorschriften, die, des Deutschen Reichs über das Seestrassenrecht. Zusammengestellt im Reichsamte des Innern. 2. vervollständ. Ausg. 8°, IV, 39 S. 1904. Berlin, R. v. Decker. 40 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

Vorschriften über den Freibord für Dampfer und Segelschiffe in der langen und atlantischen Fahrt sowie in der grossen Küstenfahrt. 1903. Hrsg. v. der See-Berufsgenossenschaft. Lex. 8°, VII, 49 S. m. Tab. u. Abbildgn. 1904. Berlin, Hamburg, Eckardt & Messtorff. 2 M.

Witte, W. Fortschritte und Veränderungen im Gebiete des Waffenwesens in der neuesten Zeit. 2. Aufl. Nachtrag IV (1903/1904). gr. 8°, 20 S. 1904. Berlin, Liebel. 1 M. Спб. Эггерсъ и К°.

Zeitschrift für Kolonialpolitik, Kolonialrecht und Kolonialwirtschaft. Hrsg. v. der deutschen Kolonialgesellschaft. Schriftleiter: i. V. Hub. Henoch. 6. Jahrg. 1904. 12 Hefte. (1. Heft. 84 S.) gr. 8°. Berlin, W. Süsserott. 12 M.; einzelne Hefte. 1 M. 25 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

Zusammenstellung der Vorschriften über die Führung und Behandlung des Schiffstagebuchs. In Kraft getreten am 1. IV. 1904. gr. 4°, 8 S. 1904. Hamburg, Eckardt & Messtorff. 40 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

Указатель статей морского и техническаго содержанія въ русскихъ и иностранныхъ повременныхъ изданіяхъ.

Артиллерійскій Журналъ. *Апрѣль*:—Примѣненіе угломѣра въ Офицерской артиллерійской школѣ въ 1903 г.; маневрированіе осадной артиллеріи; по поводу статьи г. Бибикова „Артиллерія въ бою“; особенности наводки при призовой стрѣльбѣ; чѣмъ снаряжать бронебойные снаряды; противъ полевой гаубицы; замѣтки изъ области артиллерійской техники; изъ техники взрывчатыхъ веществъ; подготовка артиллеріи къ бою.

Бюллетени Политехническаго Общества. № 8 (1903 г.):—Дополненія къ вопросу о трепіи и пзнашиваніи цилиндрическихъ зубчатыхъ колесъ; вліяніе температуры отливки на свойства сплавовъ; техническое образованіе въ Америкѣ, Германіи и Швейцаріи; вода въ парѣ; выборъ парового котла; вліяніе накаливанія и охлажденія на сопротивленіе растяженію желѣза и стали; новости техническаго анализа; обзоръ доменныхъ заводовъ нѣкоторыхъ государствъ Западной Европы; протоколъ испытаній паровой турбины. № 4 (1904 г.):—Очеркъ современнаго турбиностроенія; обзоръ доменныхъ заводовъ нѣкоторыхъ государствъ Западной Европы; къ статьѣ о техническомъ образованіи въ Америкѣ, Германіи и Швейцаріи; электроны; рѣзцы для большой скорости рѣзанія; механическая лабораторія Института инженеровъ путей сообщенія Императора Александра I.

Военный Сборникъ. *Май:*—Принцъ Евгеній-Наполеонъ Богарне во главѣ великой арміи (прод.); полвѣка назадъ (оконч.); по Амуру и Маньчжуріи (оконч.); тактика японцевъ по опыту послѣднихъ войнъ и маневровъ; военная ходьба (оконч.); замѣтка о пристрѣлкѣ дивизіона; назначеніе береговыхъ крѣпостей (по поводу статьи г. Герасимова въ № 1 „Морского Сборника"); объ основахъ санитарной службы въ арміи (прод.); организація военныхъ сообщеній (прод.); война съ Японіей, офиціальные документы съ 17-го марта по 17-е апрѣля; обзоръ военныхъ дѣйствій съ 13-го марта по 15-е апрѣля; положеніе объ офицерскомъ собраніи арміи и флота; современная военная дѣятельность Англіи и С.-А. Соединенныхъ Штатовъ; очеркъ похода 1829 г. въ Европейской Турціи (прод.).

Всемірное Техническое Обозрѣніе. № 13:—Тактика подводныхъ лодокъ (оконч.); сверлильно-фрезерные станки; III Всероссійскій электротехническій съѣздъ въ С.-Петербургѣ (прод.); по вопросу о русской машиностроительной и металлообрабатывающей промышленности.

Записки Императорскаго Русскаго Техническаго Общества. *Май:*—Динамическое воздухоплаваніе; о нѣкоторыхъ геофизическихъ вопросахъ, подлежащихъ изслѣдованію на аэростатахъ.

Интендантскій Журналъ. *Май:* — Жесткій сапожный товаръ; опьяняющіе напитки китайцевъ, корейцевъ, японцевъ и инородцевъ Уссурійскаго края; нефтедвигатель Дизеля (оконч.); всеподданнѣйшая записка генералъ-адъютанта Глинки 2-го, представленная Императору Александру II въ іюлѣ 1856 г.; топливо; хроника военныхъ дѣйствій на Дальнемъ Востокѣ; расходъ Англіи на флотъ въ 1904—1905 гг.

Медицинскія Прибавленія къ Морскому Сборнику. *Апрѣль:*—Клѣтка, цитобластъ и живое вещество (прод.); пищевое продовольствіе нижнихъ чиновъ русскаго и иностранныхъ флотовъ (прод.); портъ Инкоу.

Море и Его Жизнь. *Апрѣль:*— Полгода на станціи въ Царьградѣ (прод.); условія службы и быта моряковъ германскаго торговаго флота; обзоръ судостроенія въ 1903 г.; Русско-Японская война (прод.); отзывы иностранцевъ о Русско-Японской войнѣ; океанъ, введеніе въ общую океанографію проф. Отто Крюммеля (прод.); морскіе промыслы (прод.).

Оружейный Сборникъ. № 1:—Исторія Сестрорѣцкаго оружейнаго завода; матеріалы для исторіи Ижевскаго сталедѣлательнаго завода; вопросы автоматическаго оружія; по вопросу о полевыхъ орудіяхъ; японская винтовка образца 1897 г. и патронъ; ружья для охоты и самообороны русскихъ Дальняго Востока и Маньчжуріи.

Развѣдчикъ. № 706 (4-го мая):—Наши дѣлишки (6-я дюжина, III); Кое-что о Кореѣ; война съ Японіей. № 707:—Японская полевая пушка; бой при Чемульпо и ночное нападеніе на Портъ-Артуръ; война съ Японіей. № 708;—Защита чести; война съ Японіей.

Русское Судоходство. *Май:*—Памяти С. О. Макарова; о мѣрахъ развитія русскаго торговаго флота (оконч.); о судоводителяхъ торговаго флота; какого типа миноносцы слѣдуетъ неотложно строить для войны съ Японіей; статистическое описаніе колоній и становищъ Мурмана.

Электричество. № 8:—Радіоактивныя явленія Ф. Содди (прод.); третій Всероссійскій электротехническій съѣздъ въ С.-Петербургѣ, обзоръ докладовъ.

1100/7-69i

DM 144.- A

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 124138493